



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

MIDDELFART HAVN



1837-1937

MIDDELFART HAVN
GENNEM 100 AAR



CHR. BEHRENDT

MIDDELFART HAVN
GENNEM 100 AAR

1837 - 1937.



Udgivet af Middelfart Havn.

Erik Møllers Bogtrykkeri, Middelfart.

Havnen har en mærkelig Tiltrækning for Borgerne i Middelfart.

Selvfølgelig skal Søens Folk hver Dag derned, dør har de deres Gerning, og dør ligger deres Interesser. Men ogsaa de gamle Sømænd, der har „lagt op“, skal hver Dag, ja helst flere Gange, paa Havnen, se paa Vejret, spørge nyt og ved Lejlighed fortælle Oplevelser fra deres Ungdom. Bliver de bundne til Sygelejet, ønsker de af Hjertet at komme ned og se paa Stranden. Mangen gammel Sømænd har de ældre af os set rokke ned ad Brogade, i Aarenes Løb blev hans Skikkelse mere sammenfalden, og en Dag lagde han op for stedse, og der manglede saa en af de gamle særprægede Søfolk.

Men ogsaa de, der ikke er beskæftiget ved Havnen, har en Trang til at se, hvad der foregaar. Mangen en Middelfart Borger skal mindst en Gang daglig en Runde „paa Broen“, ellers synes han ikke, at han lever med i vor Søkøbstads daglige Liv. For altid er der noget nyt, Fartøjer kommer og gaar, der losses Varer, Skibe sættes paa Bedding, Fiskerbaadene kommer ind med deres søvglinsende Last. Aldrig er to Dage helt ens.

Og for Byens Dreng har Havnen en besynderlig Tiltrækning, de tilbringer meget af deres Fritid dør. De fleste falder mindst én Gang i Vandet, det synes at høre til. Mange af dem har sikkert en Tid haft Lyst til at komme til Søs, men det sker dog kun undtagelsesvis i de Familier, der ikke hører til Sømandsstanden; men indenfor denne kommer mangel en Dreng ud at sejle straks efter Konfirmationen, bliver halv- og helbefaren, enkelte kommer paa Navigationsskolen.

De farer viden om, og naar de kommer hjem efter at have set fremmede Verdensdele og udstaaet mangel haard Tørn, saa har de faaet det støtte Væsen, der særpræger Søens Folk. Men en og anden kommer aldrig hjem, er slaaet overbord af en Braadsø eller hans Fartøj er forlist med Mand og Mus. I adskillige Sømændshjem savnes en Søn, der blev derude. —

Det meste af Dagen staar eller sidder der Folk ved Dampskibs-

pakhuset, der er saa viseligt bygget, at man altid kan staa i Læ, hvordan end Vinden falder. Dèr kan man faa en Del at vide, dèr kan man til Tider høre kraftige Foredrag om Samfundsspørgsmaal og ofte blive Vidne til en Diskussion ført i Udtryk, der nævner Tingene med deres rette Navne uden Omsvøb og i vor Bys uforfalskede særegne Dialekt med gennemført Unkladelse af det bløde *d*, hvor *aa* forandres til *o* og *æ* til *e*. —

Maaske i seks Aarhundreder har de Middelfart Borgere haft deres Gang til Broen. I gamle Dage var der kun et Brohoved; men da Udviklingen gik fremad, blev der anlagt en Havn. I 1937 er det hundrede Aar, siden det skete, og derfor skal der nu her fortælles lidt om de svundne Tider.



Samfærdslen mellem Fyen og Jylland foregik i gamle Dage hovedsagelig ad tre forskellige Veje.

Den nordligste var fra Nordfyen (Bogense) til Vejle Fjord, den sydligste fra Vestfyen (Assens) til Haderslev Fjord, den mellemste var over den smalleste Del af Lillebælt; dér var alt lagt tilrette for en hurtig og sikker Overfart.

Benyttet har den været fra en fjern Tid, og skønt der var de to andre Færgesteder, maa Ruten Middelfart — Snoghøj have været foretrukket af større Mængder rejsende, ellers havde de oprørske Vendelboer vel næppe taget den Vej, da de i Aaret 1086 forfulgte Kong Knud, som de dræbte i Odense og derved skaffede Helgennavn.

Allerede da havde Stedet faaet Navn efter det mellemste Færgested, i Skriftsproget Mæthælfar men i daglig Tale Melfar.

Den store Samfærdsel manglede dog, endnu i det 12. Aarhundrede gik den tværs over Sønderjylland med Knudepunktet i Slesvig By, men omkring ved Aar 1200 tog Storhandelen en anden Bane nemlig over Ribe og derfra i Fugleflugtslinie tværs over Riget, og derved kom det store Træk til at gaa over Middelfartsund. (1)

Færefarten bragte Beskæftigelse og Omsætning, den blev Aarsagen til, at det lille Fiskerleje voksede og blev til Købstaden Middelfart, og i Aarhundreder var Færgeriet en væsentlig Kilde til Byens Trivsel.

Som beliggende hvor den store Færdsel foregik, fik den lille Købstad de vekslende Tider at føle, levede saa at sige ret kraftigt med i Danmarks Historie.

Desværre kan det næppe oplyses, naar Middelfart fik Købstadsrettighed, thi der er handlet ilde med Byens gamle Brevskaber. Endnu i 1648 havdes i Behold Privilegiet udstedt af Kong Hans i Aaret 1496. (2) De ældste Købstads-Privilegier maa da være gaaet tabt, thi 1425 nævnes i et Tingsvidne en Borgmester og Raad-

mand (consul og proconsul) i Middelfart, Byen var altsaa allerede da en Købstad, mulig har den været det ca. 100 Aar før nævnte Tidspunkt.

Som saa mange af de andre smaa Strandkøbinge havde Middelfart til By-Vaaben valgt et Skib og til Værnehelgen for sin Sognekirke antaget de søfarendes Beskytter Sct. Nicolaus.

Gode og onde Tider har Middelfart oplevet i de svundne Aarhundreder, men trods al Modgang har Byen hævdet sig. Grunden dertil er for en stor Del dens Beliggenhed ved det friske Lillebælt med dets gode Besejlingsforhold, der er som skabt ikke alene til Overfart, men ogsaa til Havneanlæg.

I Modsætning til Fjordbyerne, der maa anvende store Midler til Udgravning og Opmudring for deres Havne, har Middelfart den store Fordel, at Lillebælts rivende Strøm skærer tæt ind under Landet og derved holder Dybden vedlige.

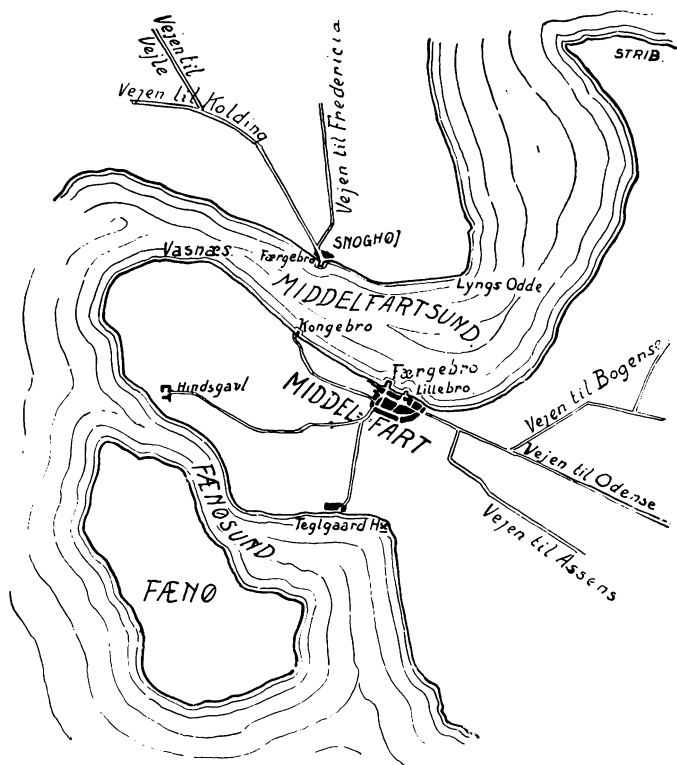
I Tidsrummet 1837—1937 er der foregaaet den store Udvikling fra den lille nødtørftige Færgebro til de store Havneanlæg og Kajer, der spænder over en Længde af 1700 løbende Meter.

En smuk Fremgang for en By af Middelfarts Størrelse.



Farvand og Færgested.

Middelfartsund er et Farvand af ringe Bredde, idet Afstanden mellem Middelfart Skibsbro og Snoghøj kun er ca. 1800 Alen (ca. 1130 m), mellem den vestfor Byen liggende Kongebro og Snoghøj ca. 1500 Alen (ca. 940 m) og mellem Vasnæs og den lige overfor liggende jydsk Kyst — den korteste Afstand — 1083 Alen (680 m). Dette smalle Farvand forbinder den vestlige Del af Kattegat med Østersøen.



Strømmen her igennem, der for en Del forårsages af den i Vesterhavet værende Ebbe og Flod og ofte løber med en rivende

Fart, skifter under rolige Vejrforhold hver sjette Time; med uroligt Vejr kan den dog løbe en hel Uge i Træk den samme Vej og undtagelsesvis, men meget sjældent — ca. 2 Gange om Aaret — kan den være saa ringe, at den næsten ikke kan kendes. Med sydgaaende Strøm kalder Søfolkene den for Sønder Vande, med nordgaaende for Nørre Vande, en egentlig urigtig, vanskelig forstaaelig Betegnelse, som ogsaa kun bruges ved Middelfartsund; ved Store Bælt og Øresund benævnes Strømmen efter den Kant (det Himmelhjørne), hvorfra den kommer.

Naar Strømmen sætter ind (groer siges her), presser den paa til begge Sider, altsaa i hele Sundets Bredde, men efter 1 à 2 Timers Forløb danner der sig en modgaaende Strøm, som med Sønder Vande giver Il- eller Bagvande mellem Lyngsodde og Snoghøj, og med Nørre Vande Ilvande mellem et Punkt lidt øst for Middelfart Bro og Vasnæs. I en Indberetning fra 1793 (3), hedder det: Dette Ilvande har altid været af stor Betydning for Færgefarten, idet Fartøjerne efter Vindens og Strømmens Beskaffenhed kan tage den fornødne Højde i Ilvandet til at trække over med og igen paa den anden Side har Ilvandet til Hjælp at naa deres Bestemmelse.

Og Forholdene er de samme den Dag i Dag.

Færdslen mellem Færgestederne, „*Færgeløbene*“ benævnedes de ofte med Datidens fyndige Udtryksform, var af stor Betydning for Riget, foruden rent trafikmæssigt var de i politisk Henseende som Mellemed mellem de forskellige Landsdele og ved deres Broer, hvorover der udefra kom en Strøm af Rejsende og Varer, af stor Vigtighed for Riget. Derfor haandhævede Kongen fra gammel Tid en Ret over Havne og Færgesteder. I Kong Valdemars Jordebog sees saaledes ofte opført en Afgift af Færger. I Middelfart svaredes paa Frederik den Førstes Tid aarlig „til Bysskat og af Færgen“ 100 Mk. (4.)

At Færgefarten over Bælterne har været i Kongens Haand, sees ogsaa af Privilegiet af 1288 for Knudsbrødrene i Odense og 1328 for Munkene i Sorø Kloster, hvori Kongen fritager dem for Afgift over Bælterne. Ligeledes hedder det i Privilegiet for Tvis Kloster, at ingen af dette Convent skal betale hos noget Færgested eller Tindsted. (5)

Desuden benyttede Kongen sin Ret over Færgeløbet her til at betinge sig og sine fri Overførsel, en Ret, der ofte kunde være en tung Byrde for Færgemændene.

Færgeløbets forsvarlige Drift var en Nødvendighed saavel for den almindelige Samfærdsel som for, at Kongens Breve og Befalinger kunde fremføres hurtigt og sikkert, og da Kongen var

den retmæssige Herre over de danske Strømme, lod han føre Tilsyn med Færgetjenesten.

Tilsynet med Middelfart Færgested førtes paa Kronens Vegne af Byens Magistrat; Lensmanden, der indtil 1661 havde Købstaden i Befaling, synes ikke at have blandet sig i Færgeforholdene, undtagen naar han fik Ordre til under særlige Omstændigheder at sørge for, at Overførslen kunde ske uden Ophold.

Den gamle Færgefart.

Borgmesteren i Middelfart var som Regel samtidig Tolder og Sisemester, en Stilling, der sikkert har været saavel brydsom som indbringende, da mange Øksne udførtes søværts fra Middelfart, (1) og meget Kvæg fortes over Færgeløbet til Slesvig for at blive fedet dør. (2)

Som Tolder havde Borgmesteren tillige Opsyn med Strømtoldstationen i Middelfart, hvor alle gennem Middelfartsund passerende Skibe maatte klarere; i Midten af det syttende Aarhundrede regnede man, at der aarlig sejlede 600 Skibe dør forbi. (3)

Indtil Aaret 1651 gik næsten hele Færdslen til Nørrejylland over dette Færgeløb, men da fik det en Medbejler, der en Tid saa ud til at skulle bemægtige sig alle Overførslerne. Det var den nye By, som Kong Frederik den Tredje lod anlægge paa Bersodde, et Sted, der havde en fortrinlig strategisk Beliggenhed, hvilket Krigene i forrige Aarhundrede tilstrækkelig har bevist. Her lod Kongen anlægge en vel befæstet Stad, som han begunstigede med Privilegier paa Nabobyernes Bekostning. 1651 oprettedes Færgefart mellem Strib og Frederiksodde, som den nye By blev kaldt, indtil den i 1664 fik sit nuværende Navn Fredericia. 1655 blev Strømtoldstationen henlagt dertil til stor Fortrydelse for Middelfart.

Bønderne fra Omegnen maatte gøre Pligtarbejde ved den nye Stads Opførelse, og de omliggende Byers Fartøjer maatte transportere Sten til det nye Færgeløbs Havne, endogsaa Færgerne blev beordret til Hjælp, først den fra Snoghøj, der i 5 Uger blev sat i Arbejde, men da var den saa medtaget, at Færgemændene bad om at blive forskaanet for den strenge Tjeneste, „paa det de deres skibbrudne Færge igen kunde lade reparere, den rejsende Mand til Gavn og Befordrelse“; (4) derefter maatte Middelfart-Færgen afløse med at hidføre Sten.

Da saa det mørkt ud for det gamle Færgeløb; thi det var Kongens Mening, at al Færgefart skulde tvinges hen til det nye Færgested, „... eftersom Vi naadigst haver for godt ansét herefter Færgeriet fra Vor Købstad Middelfart og Snoghøj til Strib og Frederiksodde at henlægge.“ (5)

Færgemændene i Middelfart, Bernt von Oesede og Peder Christensen, — om dem paa Snoghøj har jeg intet fundet, — der saa deres Levebrød blive taget fra dem, søgte i deres Vaande at blive Færgemænd paa Stribodde Færgested, hvilket Kongen tilstod dem, dog kun paa det Vilkaar, at de skulde „dele Tjenesten med de tilforn forordnede Færgemænd,“ (6) og nogle Aar efter faar selve den Middelfart Borgmester, Johan Rolandsen, Strib Færgested overdraget, „fordi han sig erbødiget til Os 50 Sl. Daler af Strib Færgested aarligen at udgive dog de nuværende Færgemænd formedelst denne Vor Bevilling ej fra Stedet udstøde.“ (7)

Samfærdslen over Færgeløbet ved Middelfart vedblev dog trods Kongens Paabud; en af de ovennævnte Færgemænd, Peder Christensen, var Færgemand begge Steder; i 1667 søgte han at faa Konfirmation paa denne dobbelte Bestilling, der indtil da altsaa har været upaataalt; han fik den, dog med det Forbehold „saa længe Vi til Sinds er Overfart der samme Sted at tilstede.“ (8)

Heldigvis for Middelfart gik det ikke efter Kongens Ønske; thi skønt den nye By blev begunstiget i alle Retninger med Benaadninger og Friheder, blev den ikke til den „Stapelplads“, som Kong Frederik III havde ventet; dens Beliggenhed som Købstad var uheldig med de driftige Byer Vejle og Kolding i det nære Op-land. Den vilde ikke ret trives. For Samfærdslen laa dette nye Færgeløb noget af Vejen, kun faa ønskede at gøre Omvejen ad Strib—Fredericia, de fleste drog som før over det gamle Færgeløb, der ikke blev nedlagt, og hvor Færgefarten stadig vedligeholdtes.



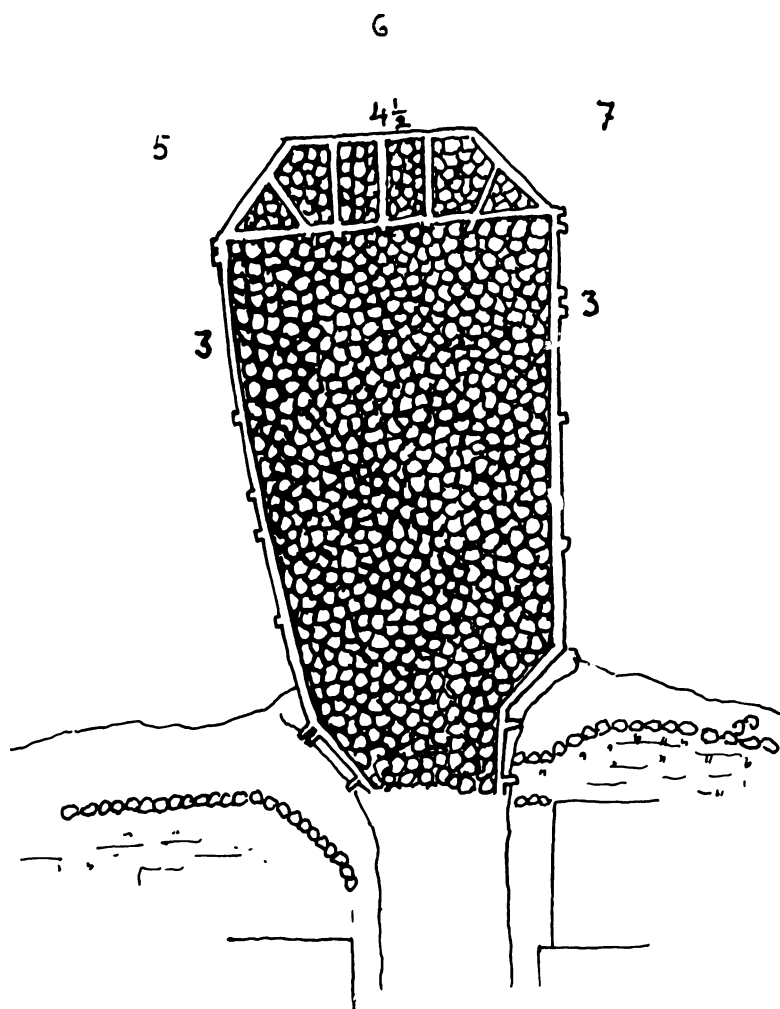
Middelfart Færgebro.

Middelfart Færgebro laa ud for Enden af Brogade og bestod af et Brohoved i Fortsættelse af Gadens Retning. Den har sandsynligvis i Aarhundreder været af den Størrelse, som nævnes 1776, nemlig 41 Alen (26 m) lang og 24 Alen (16 m) bred, og dens Grund udgør den Dag i Dag en Del af Middelfart gamle Havns østre Havneplads. Den kaldtes *Store Bro*, et Navn, der endnu i Mands Minde har været brugt, og den benævnedes saaledes, fordi der fordum ud for Byens Torv laa en *Lille Bro*, som forlængst er forsvunden. (1)

Færgebroen bestod af et Træbolværk, der omfattede selve Broens Materiale, Søsten og Grus med et Dække af Brosten, og den var kun ført ud til en Dybde af $4\frac{1}{2}$ Fod, da Færgerne ikke behøvede mere Vand for at kunne lægge til.

Bekostningerne ved Broens Vedligeholdelse har sikkert fra ældgammel Tid været delt mellem Kongen og Middelfart By saaledes, at det nødvendige Tømmer blev leveret fra Skoven i et af de nærmeste Len, og Arbejdet med Nedramning deraf og Tilførsel af Sten udførtes af Byen. Der skete en Forandring i dette Forhold 1553, idet Borgemester og Raadmænd besværede sig over Udgifterne til Broens Vedligeholdelse, og Kongen gav da Magistraten Ret til at oppebære Broenge af hver vejfarende Borger og Bonde, „der kommer med Varer over den Skibsbro, som er ved deres By, men de skulle nu ogsaa holde Broen i Stand.“ (2)

Saafernt man kan gaa ud fra de faa Regnskaber, der er bevarret fra de følgende 150 Aar, har Færgemændene besørget de nødvendige Reparationer, men fradraget Beløbet i deres aarlige Færge-Afgifter. Udgifterne til Vedligeholdelsen var ret forskellige, saaledes 1664 „til Niels Tømmermand, som haver forfærdiget noget ved Storebroe 6 Mark“, men gennemgaaende er den Sum, hvorfor Færgemændene forpagtede Bropengene, ca. 12 Slettedaler, medgaaet. Et enkelt Aar har Bekostningen været større, idet der blev brugt 14 Mark mere end Bropengeafgiften; da Magistraten ikke forud havde indgaaet nogen Aftale med Færgemændene om dette Spørgsmaal, maatte Byen udrede Beløbet, dog undlod man ikke for at forhindre Gentagelser at indføre i Protokollen: „de tilstedeværende af Raadmændene og de 8 Mænd prætendere-



Kort over Middelfart Færgebro efter Opmaaling i Maj 1804
af Kommandør Løvenørn. (L. A. Odense).

de paa den hele Bys Vegne ej at kunne forstaa sig til længere at lade saa henstaa,- at participanterne (Færgemændene) har taget saa meget af Færgernes Afgift, eftersom det dem ej er bevidst nogen accord paa saa mange af Færgernes Afgift og Byens privilegerede Penge at skulle nyde aarligen.“ (3)

Færgebroen laa paa et udsat Sted, hvor Strømmen skærer lige ind; med Isvintre kunde Drivisen forvolde betydelig Skade, naar



Illustration fra „Beskrivelse af Frederik den Femtes Rejse“ 1748. Af Teksten fremgaar, at Kongen kom til Middelfart den 17. Maj Kl. 2 Eftermiddag og efter at have spist til Middag sejlede til Snoghøj Kl. 5. Tegning af Søløjtnant Grønwald, der var med i Kongens Følge.

de store Isflager førte af en kraftig Strøm skurede langs Broen og raserede, hvad der stod i Vejen; stundom forårsagede en Paa-landsstorm i Forbindelse med Lavvande store Reparationer, og til Stadighed var Pælene under Vandlinien udsat for Angreb af Pæleormene, der borede deres Gange gennem Tømmeret og paa faa Aar kunde ødelægge det.

Der var derfor jævnlig Klager over Broens daarlige Tilstand, og dens Vedligeholdelse tyngede ofte stærkt paa Byens slunkne Kæmmerkasse, der i Størstedelen af det 18. Aarhundrede maatte udrede Reparationerne.

Nogle korte Perioder overtog Færgemanden Vedligeholdelsespligten mod derfor at nyde Indtægten af Bropengene. Man kan vel nok gaa ud fra, at der har været nogle milde Vintre, da Færgemanden Niels Falck i 1736 anmoder Stiftsbefalingsmanden om, at denne vil bevise ham den Naade, „for at soulageris i mit Livets Ophold for mig og mine“, at han maa oppebære Bropengene mod at holde Broen vedlige. (4)

En af de følgende Færgemænd, J. O. Bang, fik fra Aaret 1753 for 9 Rd. aarlig overdraget Forpagtningen af Bropengene samt Forpligtelsen til at holde Broen vedlige, men det svarede ikke Regning for ham, og han erklærede derfor 2 Aar efter, at det var ham en ganske umulig Sag længere end til Nytaar 1756 at holde Broen paa den Kondition vedlige aarligen „fordi! først er mine Kræfter ikke at forskaffe de Materialier som tilhører at sætte Broen i Stand med, langt mindre at holde den aarligen vedlige, fordi Bropengene kan ikke nær række den Bekostning, som jeg har anvendt paa Broen. Dernæst er det Gud og alle Mennesker bekendt, at Ormene har opædt alle Pælene rundt omkring Broen og maaske bliver ved Aar efter Aar at opæde, saa Broen umulig kan bestaa uden Hoved-Reparation for Brohoved og deromkring Broen, hvor Søgang og Drivis støder paa; dernæst, at Byens Skipperer fortøjer deres Fartøjer omkring Broen og aftrykker en Pæl efter en anden. Saa siden Byen annammer Bropengene hver Aar til deres Indtægter, saa faar de selv at paatage sig at holde Broen aarligen vedlige og istand, saasom jeg har sat mere [til] paa Broen udi den korte Tid, jeg har haft den, end den kan importere udi 6 Aar, og at jeg skulde lide Skade ved Broen, der sidder udi det ringe Brød med mange smaa Børn — -- —“. (5)

Byfogden anbefalede hans Skrivelse, idet han bl. a. bemærkede: „Det er mig meget kiert, at Hr. Færgemand Bang haver frasaagt sig den almindelige Færge- og Byens Bro, som er saa meget slet, idet at Pælene og Fyldingerne uden om er opædt af de

skadelige Søorme, saa at den behøver en stor Hjælp. Thi han er fattig og haver forpantet alting, er ei heller desuden ikke i Stand at kan lade Broen reparere.“ (6)

Næste Aar indberettede Byfogden, at Broen ved Nytaarstid er bleven afleveret af Færgemanden og siden da ved en Storm med Lavvande den 20. og 21. Januar er bleven yderligere beskadiget „formedelst de stærke Brændinger, hvor der er udbrudt en Del Sten og Tømmer i Vandet, saa Broen staa i Fare for rent at ruineres og bortskyldes af Storm, saa at jeg maa være betænkt paa at redde Resten, at det kan staa til Sommeren.“ Han ansøger om, at man maa faa noget Tømmer til Hjælp fra Stenderup Skove, „saasom denne fattige By næppe kan gøre Bekostningen at faa det fældet og savet samt indsat, thi her er hverken Tømmer eller Pæle at gøre fal for Penge og haaber at faa Hjælp, da det er bekendt, at Vejle, Faaborg og Assens Broer er bleven hjulpen saaledes.“ (7)

Kongen har sikkert skænket det nødvendige Tømmer til Broens Istandsættelse, thi der findes ingen Udgifter dertil i Byens Regnskab for det Aar; derimod har Kæmneren indført „rejste jeg til Holsten om Pæle til Store Broe, Baadleje, Forsømmelse og Fortæring 3 Mk. 8 Sk.“, og Broen har da sandsynligvis faaet det nødvendige Tømmer fra de kongelige Skove i Stenderup; paa de Tider kaldte man nemlig Landet syd for Kolding Fjord for „Holsten.“ (8)

I de følgende 20 Aar kostede Broens Vedligeholdelse fra 14 til 62 Rdl. aarligt. Der fandtes nu ikke mere nogen Mand, der vilde overtage dens Reparationer i Entreprise. (9)

Af et Overslag, Byfogden sendte til Stiftamtmanden i 1782 ses det, at Broen atter var bleven brøstfældig, „skønt det ikkun er 7 Aar siden, den blev istandsat“, og den synes denne Gang at have været saa medtaget, at man gruede for at faa skaffet Midler til de nødvendige Reparationer og derfor gjorde et Forsøg paa at formaa Kongen til enten at overtage Broen eller paa anden Maade komme Byen til Hjælp. (10)

„Byen har isinde“, skrev Byfogden, „at gøre allerunderdanigst Ansøgning, om Hans Majestæt allernaadigst ville lade denne Bro for egen Regning vedligeholde, mod at lade hæve Bropengene og Accisen, som til dens Vedligeholdelse er henlagt, eller og allernaadigst tillade Bropengenes Forhøjelse efter billig Taxt, siden dens Indtægter ikke til dens Vedligeholdelse kan tilstrække og det af Aarsag: at Havormene bederver Pælene i Vandet, især ret i Jord-Skieldet, hvor de i faa Aar kan opæde og bore saa aaben som en Bie-Kage, og følgende da ingen Kræfter har til at modstaa

Drivisen i haarde Vintre her i Bæltet, hvorhos den og tænker at ansøge om at faa Egetømmeret udvist i Hans Majestæts Skove ved Haderslevhus Amts østre Del, enten gratis eller for billig Betaling, helst da ikke paa nogle Miles Fraliggenhed og med da for overdrevne Priser er at faa — — —.“ (11)

Det lykkedes dog ikke at formaa Kongen til at hjælpe denne Gang, og Aaret efter maatte Byen foretage Istandsættelsen, der blev bortliciteret til Postmester Brandt (Byens største Købmand) og Grovsmed Hans Andersen, og den kostede 360 Rdl. 52 Sk., et mægtigt Beløb for en Kommune, hvis Regnskab det Aar balancerede med 1503 Rdl. 1 Mk. 1½ Sk.

Byen fik da ogsaa Besvær med at skaffe Pengene tilveje, og Byfogeden maatte søge Raad hos Amtmanden, idet han meddelte, „da nu Betalingen efter Licitationen fordres, og Byens Casse ved Eftersyn er befunden at mangle til Summens Udbetaling i mindste 300 Rdl., saa er det vi herved paa Byens Vegne maa udbede os Deres Excellences Resolution om bemeldte 300 Rdl. maa lignedes paa Byens Indbyggere — — — eller hvorledes?“ Efter Stiftamtmandens Ordre blev Beløbet 360 Rdl. 3 Mk. 4 Sk. paalignet Byens Borgere som en „Broe-Skat“. (12)



Havnekommission og Skibsbro.

1798—1837.

Broens Administration kom under en mere fast Form, da en Havnekommission blev befaleet oprettet.

Den 28. April 1798 blev der tilstillet Stiftamtmanden for Fyens Stift, Kammerherre Buchwald, følgende:

Pro Memoria.

Hans Kongl. Majestæt har paa General-Toldkammerets allerunderdanigste Forestillinger angaaende Havnevæsenet i Danmark og Norge under 4de April 1798 behaget at resolve sig saaledes:

Vi befaler allernaadigst, at Overlotsen Commandeur-Captain *Løvenørn*, som nu er, eller den, som i Tiden af Os bliver antagen at gaae Vort General-Toldkammer tilhaande i Broe- og Havne-Sager, maa bivaane bemeldte Collegii Forsamlinger, naar og saa ofte ved Kammeret foretages Sager angaaende Broe- og Havnevæsenet samt Ringe- og Fyhrvæsenet, som kunde udfordre hans Nærværrelse.

Og endvidere har høistbemeldte Hans Majestæt under 25de samme Maaned paa bemeldte Forestillinger afgivet følgende Resolution:

Vi bifalde allernaadigst:

1. At en Havne-Commission skal ansættes for enhver af de Kjøbstæder, hvor en saadan endnu ikke er ansat, og at samme skal bestaae af en Øvrigheds-Person og nogle af Byens Borgere.
2. At Regnskaberne for Broe- og Havnevæsenet, samt det øvrige til Seiladsens Sikkerhed fornødne maa revideres, decideres og qvitteres af Vort General-Toldkammer.
3. At det maa overlades bemeldte Havnecommission, indtil en vis Sum at anvise Betalinger til de fornødne Udgivter, men at det derimod, naar de overgaae denne Sum, maa paalægges den, herom foreløbigen at indhente Stiftamtmandens Betænkning og derefter at imodtage Vort General-Toldkammers Beslutning.

4. Endeligen ville Vi og at Stiftamtmandene skulle have Over-Opsynet med disse ansættende Havne-Commissioner og at Vort General-Toldkammer skal saavel om Udgivterne hertil, som om de Afgivter til Broe- og Havnevæsenets samt Ringe- og Fyhrvæsenets Istandbringelse, som Kjøbstæderne selv maatte foreslaae og paalægge sig, correspondere med vedkommende Stiftamtmand og derover i ethvert Tilfælde indhente hans Erklæring.

Forestaaende allernaadigste Resolutioner bekiendtgøres herved til behagelig Efterretning og videre Bekiendtgørelse for Vedkommende.

Kammeret maa derhos tjenstligst udbede sig underrettet om de Stæder, hvor øconomiske Afgivter til Broe- og Havnevæsenet allerede ere bestemte, af hvem disse oppebæres, og hvo derover har den daglige Bestyrelse, saa og i Tilfælde at ingen Commission dertil har været nedsat, der da maatte forslaaes, foruden en af Stedets Øvrighed, 2de paalidelige og kyndige Mænd, hvilke kunne vælges af Byens Borgere og Indvaanere imellem sig selv, til at indtræde i den ved Hs. Majestæt befalede Commission, hvorom man af Hr. Kammerherren udbeder sig underrettet.

Vestindisk Guinesiske Rente- og General-Toldkammer, den
28. April 1798.

Underskrifter.

Herpaa er tilføjet:

Ved at communicere Hr. Byfoged Sommer i Middelfart forestaaende til Efterretning og behørig Bekiendtgørelser, anmodes De hertil at indsende indbemeldte Efterretning og Forslag snarest muligt.

Odense Stifts- og Amts Contoir, den 20 Maj 1798. (1)

Magistraten i Middelfart vilde helst være fri for den befalede Havne-Commission.

Man havde i Aarhundreder, omend med Besvær, faaet Broen holdt vedlige, nødig vilde man have de høje Myndigheder i København til at beordre Broudgifter, som den slunkne Kæmnerkasse vanskeligt kunde bære, og forøvrigt mente man at kunne klare sig med Forholdene som hidtil.

I Sommeren 1798 blev Broforholdene i Middelfart undersøgt af Overlodsens, Kommandørkaptajn *Løvenørn*, som under 30. August s. A. indgav sin Rapport derom, saaledes:



P o u l d e L ø v e n ø r n ,
født 1751, Sekondløjtnant 1770,
Premierløjtnant 1776,
Kaptajnløjtnant 1781,
Chef for Fregatten „Hvide Ørn“ 1789,
Overlods 1796,
Kommandør 1804,
Medlem af Havne- og Kanal-
direktionen 1811,
Kontraadmiral 1812,
død 1826.

Paa min Rejse til Jylland i Sommer for Havnevæsenet passerede jeg paa Retouren igiennem Middelfart og taledede med Byefogden om Beskaffenheden i saa Henseende sammesteds samt tillige oversaa det Locale.

Stedet, betragtet som Handelssted, er meget lidet, vel er der ved Stedet ikke egentlig nogen Havn. Men Ankerpladsen er ganske god, saalænge ingen Iis er i Færvandet, og for Vinter Havn, da lægge de deres Skibe hen under Fænø, som ikke er langt derfra, hvor de kan overvintre med den fuldkomneste Tryghed.

Tilladning og Losning af Skibene sker vel paa den i vedlagte Skrivelse fra Byefogden beskrevne Maade, men er dog formedelst at de ligge saa nær ved Land ikke synderlig besværlig, ieg tiltræder derfor ganske Byefogdens Mening, at det ville være overflødig her at gjøre noget Havne Anlæg.

Her ved Stedet er som bekendt en Færgebro, som tilhører Byen, der oppebærer Indkomsterne af den og vedligeholder den, hvilket skeer under Byens saa kaldede Kæmner Kasse, hvorvidt den altsaa ville kunne komme til at sortere under det almindelige Havnevæsen og følgelig under det kongelige General Toldkammers Bestyrelse, var det som ieg ikke vidste, ieg raadede derfor Byefogden at indgaa med en Forespørgsel derom, han har feiltaget i saa Maade at have gjort det i Skrivelse til mig, som ieg herved giver mig den Ære at indstille til Collegie.

Man foreviste mig, da ieg var der, hvorledes Isen, naar det indtræffer med stærk Isvinter og Drivis, kan og ofte har beskadiget den derværende Færgebro, som det maa foraarsage betydelig Be-

kostning i Reparation, ieg saa, at det maatte være en naturlig Følge af Directionen af Strømmenes Træk igiennem Farvandet herved, og derfor tilraadede en Udkastning af Steene som en Slags Dæmning paa et vist bestemt Sted noget ovenfor Broen, det er det, som Byfogden taler om i Artiklen Litra c i hans Brev, og naar denne blev got lagt, saa kunde den endog skaffe nogen Bekvemmelighed for de Handlende at lægge deres Baade an ved den under Losning og Ladning.

København, 30. Aug. 1798.

Løvenørn. (2)

I den omtalte Skrivelse fra Byfogden er anført:

Den herværende Bro er kuns en Færgebro som ej uden i meget enkelte Tilfælde afbenyttes af Stedets Handlende, siden det alene er smaa Fartøjer, hvilke desuden ikke maa have nogen betydelig Ladning inde, der formedelst den flakke Grund ved Broen kan lægge til samme. Naar derfor at Købmændenes Skibe skal tillastes, sker det i Almindelighed fra nogle til Stranden løbende Stræder eller smaa Gader, da Godset kiøres ud i Stranden til Baadene, som skulle bringe det til Fartøjet. Paa lige Maade forholdes med berørte Fartøjers Udlosning, — formener ikke det er nødvendigt, jeg skulle derfor i Henhold til foranførte formene at foranførte alernaadigst befalede Commission ogsaa hvad Brovæsenet angaar her i Byen vil kunne undværes, og at Færgebroen fremdeles som hidtil forbliver under Kæmneriets Bestyrelse.

Og en omtrent ligelydende Erklæring blev den 24. November s. A. indsendt fra tre af Byens Købmænd, Postmester Jens Brandt, R. Lange Schultz og Jens Gjeding.

Som man ser, havde Kommandør Løvenørn samme Mening som Byfogden og Byens Købmænd. (3)

Men en Havnekommission skulde oprettes, den blev det og kom til at bestaa af følgende tre Mænd:

Byfoged Hartmann Sommer,
Købmand og Postmester Jens Brandt,
Fattigforstander Jens Sørensen Waring.

Den første bevarede Indberetning er af 26. Februar 1799, hvori der meddeles, at Bropengene ved Auction den 29. December 1798 er bortforpagtet til Transportforvalter Leerbek for 3 Aar, med Bemærkningen, „at naar Bropengene dagligen skulde oppebæres for Havne Kassens Regning efter vores Skiønnende meget

vilde overstige det Overskud, som efter Forpagtnings-Summens Fradrag kan komme Forpagteren til Fordel.“ (4)

I den forlangte Beskrivelse af Havnens Tilstand, der blev indsendt den 2. Marts 1799, berettes bl. a., „at ved denne Kiøbstad aldeles ikke er nogen Havn, ja ikke engang noget til Vinterleje for de her hjemmehørende Købmænds Skibe bequemt Sted, hvilke maa ligge under en Øe Fænøe, der omtrent er $\frac{1}{4}$ Mil fraliggende. Heller ikke tør vi fremkomme med noget Forslag til Havne Indretning, da vi forud ser, at de dertil udfordrende Bekostninger, naar ellers Havnen skulde være tilbrug og Afbetiening for Handelen, ville blive saa store, at alle paalæggende Oeconomiske Afgifter formedelst Kiøbstadens nu værende ringe forfatning som Handelssted ei skulde tilstrække til at refundere den Sum, der til disse Bekostningers Bestridelse maatte forskydes og meget mindre vilde noget blive tilovers til de i Tiden behøvende Reparationer.“ (5)

Paa Spørgsmaalet om, af hvilken Kasse Udgifterne til den i Middelfart værende Færgebro afholdes, blev svaret:

1. at Afgifterne udredes af Kæmner Kassen, som saaledes i Aaret 1795 dertil har udbetalt 121 Rd. og i Aaret 1797 60 Rd.
2. at ingen visse Afgifter ere henlagte til Færgebroens Vedligeholdelse, naar undtages Bropengene, som svares af adskillige Artikler, hvilke Broenge ere bortforpagtede for 60 Rd. 1 Mark aarlig Afgift, og hæve Forpagteren berørte Broenge ei alene for saavidt de falde paa Byens Bro men endog paa den saakaldte Gremmermosebro, som ligger uden for Byens Grund og er Hans Majestæt Kongen tilhørende.

Da alt paa den herværende Broe nu og for først vil blive Gienstanden for vore Forretninger, saa troe vi os pligtige angaaende sammes Forfatning at indgive følgende omstændelige Forklaring og for saa meget muligt at Localicere samme, følger tillige en Grundridsning af Broen“.

Den beskrives som værende 47 Al. lang, „dog noget heraf i Continuation af Gaden Brogade, da de der anbragte Træhamre blot ere for at afvande de nedflydende Rendestene fra at overskylle Broen, hvor den støder til Gaden! En Del af Broen er opfyldt med Sten, Tang og anden deslige Fyldning samt paa Overfladen brolagt og sammenholdt ved Siderne af nedrammede Fyrrepæle og andet Træværk. Men Spidsen af Broen bestaar alene af Tømmer-

værk, er aaben, at Vandet har sit Flod mellem Pælene og paa Overfladen belagt med Planker. Bredden af Broen er 21¹/₂ Alen og for Enden af Broen er en Dybde af 3¹/₂ Alen fra den øverste Rand af Broen.“

„Heraf vil erfares at denne Broe, qua Skibbroe, eller for saa vidt den skulde være til Brug og Nytte for Handelen og Losning og Ladden af Skibe derfra, har 2de væsentlige Mangler, nemlig

a. at den er alt for indskrænket Etendue (Udstrækning), thi naar for Exempel 2de Skibe paa engang ved og paa samme vilde udlaae deres indeværende Ladning, da skulde dens egentlige Bestemmelse som Færgebro, ganske tilintetgøres paa saadan Tiid og

b. at Vandet om og ved denne Broe kuns har Dybde nok for store Baade og de til Transporten brugte Færger, ja end ikke disse kan ved Lave Vande entere (lægge til) samme (naar) de ere tilladte og endnu meget mindre kan noget Kiøbmands Skib lægge til der. . . . — —

Til at raade Bod paa disse Mangler gives kun et Middel, (thi Opmudring kan her ikke tænkes paa,) nemlig ved Ombygning at forstørre og strække Broen ud mod Dybet. Men foruden at sligt vilde fordre forholdsmæssig store Bekostninger, saa skulde Broen desuden, det vi ikke rettere skiønne, derved end mere udsættes for at beskadiges af Driv Isen, som fra den til Nordost fra Færgebroen liggende Land Spidse af Jylland (Lyngs Odde) sættes over til Kiøbstadens Forstrand, og som ved at følge Landet indtil det af Strømmen efterhaanden føres ud i Beltet bestandig med voldsomme Stød tørnes paa Broen, og hvoraf følger, at hiint Foretagende vilde være ligesaa unyttigt som bekosteligt og som saadant ei af os tør foreslaaes.“

Kommissionen kunde tænke sig at foreslaa, at en ny Bro blev opført længere mod Øst, men Midlerne dertil havdes ikke, med mindre Byens Indvaanere fremtidig skulde betale Bropenge, det de hidtil har været forskaanet for. (6)

Den 16. Maj 1800 meddeler H. K. (Havnekommissionen) til Stiftamtet, at man har undersøgt Muligheden for Anlæget af en Bro til Købmændenes Brug vest for Færgebroen men fundet det ugørligt, dels fordi Strandbredden er alt for stejl, og brat synkende, „dels fordi den er meget ulige løbende“. Ligeledes vilde Opførelsen af en Bro mod Øst blive for bekostelig, da der først ved en Distance af 282 Alen fra Strandbredden haves en Dybde af 4 Alen. (7)

Med det forlangte Udkast til et Regulativ for H. K. synes man at have haft Besvær, thi skønt der var tilstillet Kommissionen en Afskrift af det for Korsør Havn gældende, maatte der ikke mindre end fire Paamindelser til for at fremskaffe det. Endelig fik man det indsendt i Maj 1800, meget udførligt i ikke mindre end 21 Punkter.

Heraf fremhæves:

Punkt 2: Kommissionen holder Møde den første Fredag i hver Maaned, men i overordentlige Tilfælde saa ofte det er nødvendigt.

- 4: Betydelige Reparationer over 50 Rd. bør sættes til offentlig Licitation.
- 5: Ingen af K.s Medlemmer maa staa for nogen Leverance som Entreprenør enten direkte eller indirekte.
- 6: Til daglig at have Opsigt og holde Orden ved Broen skal en Brofoged mod en billig Løn være beskikket. Naar Bropenge-nes Forpagtning ophører, skal han opkræve dem.
- 7: K.s Medlemmer og Betjente paase Orden med Losning og Ladning paa Broen og føre Opsigt med Ballastens Udkastelse.
- 9: Regnskabet føres af 2 Kommissionsmedlemmer.
- 10: K. udnævner aarlig af dens Midte et af dens Medlemmer til at forvalte Skriveriet m. m., „for hans dermed havende Møje tilstaaes han aarlig af Broekassen 10 Rd.“
- 14: „Naar Broekassen skulde have Pengebeholdning, som paa en Tid kan undværes, skal H. K. sørge for, saa ofte det er muligt, at faa saadanne ledig staaende Penge udlaante og i saa lang Tid, de kan undværes, imod tilstrækkelig Sikkerhed, paa det at Renter deraf til Broens bedste kan erhverves.“
- 16: I den Tid Reparationer paa Broen staar paa, bør Medlemmerne i K. afgøre imellem sig, hvilke Dage eller Uger enhver bekvemmeligst kan være tilstede ved Arbejdet for med samme og hvad dertil er behøvende at have Tilsyn.
- 17: K. skal have sin egen Stempel-Hammer, hvormed alle Tømmer-Sorter skal mærkes.
- 19: Brokassen skal være en med 3 forskellige Laase forsynet Kasse, hvortil 3 af K.s Medlemmer har hver sin Nøgle.
- 21: Beretning om, hvad der er foretaget ved Broen, skal for hvert Aar indsendes til General Toldkammeret.

Den 4. Maj 1800 indsendtes et Udkast til en Takst for Bropenge ved Middelfart Købstads Færge- og Skibsbro. Disse mentes at kunne indbringe aarlig 200 Rd.

Man synes ikke at have været enige om dette Udkast, thi det

er kun underskrevet af Hartmann Sommer, og denne tilføjer følgende Efterskrift:

„Af de andre H. K. Medlemmer har Hr. Postmester Brandt af mig ubekendte Aarsager og uden at jeg har kunnet erfare hans egentlige Mening om den omhandlede Sag ej villet medunderskrive ovenstaaende af mig affattede, og Jens Sørensen Wæring ej heller, førend Postmesteren har underskrevet, og han derom med ham har konsuleret. Jeg maa desaarsag indsende dette som min egen særskilte Mening til Opfyldelse af det høj Kongl. General-Toldkammers Befalinger og for at undgaa at vorde anset som den, der har været Aarsag til denne Sags, som allerede længe har været opholdt, videre Forhaling.“ (9) Grunden til, at disse to Medlemmer ikke vilde underskrive eller vel rettere indstille til en Bropenge-Takst, var den, at Postmester Brandt som Købmand vilde komme til at betale en Del deraf, da alle nu skulde bidrage dertil. Hidtil havde Byens Indvaanere paa Grund af, at Broen var bleven anset og behandlet som en Byens Ejendom, været fritaget for at svare Bropenge.

9. April 1800 havde K. indberettet „at Byens Færgebro ved Drivisen den sidst afvigte Vinter var bleven meget beskadiget“, og blev da tillige udbedet Underretning om, hvorfra det nødvendige til Broens Reparation skulde tages, „siden Kassen dertil mangler Valuta.“ Herpaa fik H. K. 10. Juli s. A. den Resolution „at de sig med Færgebroen befindende Mangler skulde afhjælpes med lige Midler, som forhen har været anvendte til Omkostninger dermed.“ (10)

Altsaa udefra var ingen Hjælp dertil at faa, Byen maatte selv skaffe de nødvendige Midler tilveje.

Da der hengik lang Tid med Forhandlinger angaaende Reparationen, og Efteraaret begyndte, nøjedes man med en foreløbig Istandsættelse. Men „ved langvarig indfaldende Søebrud med høje Vande blev Broen stærkt beskadiget og saa brøstfældig og sammenfaldet, at den nødvendigen strax maa sættes under en Hoved-Reparation.“ (11)

Byfoged Sommer maa have været det mest virksomme Medlem af H. K., thi han tog sig for at undersøge, hvorfor Broen saa ofte maatte repareres, og han bemærkede da „at de af Drivisen i Vinteren 1800 optagne Pæle næppe har været nedrammet $\frac{1}{2}$ Alen i Grunden.“

Byfogden sluttede deraf, at man der paa Stedet manglede det fornødne Kendskab til den Slags Arbejde og anmodede derfor

Stiftamtet om, at der blev sendt til Byen en „sagkyndig og med de udfordrende Instrumenter forsynet Mand, som formodes at kunne findes blandt en af de ved Kanalgravningen ved Odense ansatte Mestre.“

Da Pælene blev nedrammet i saa ringe en Dybde, har man sikkert deri Forklaringen, hvorfor de ikke kunde modstaa Isens Tryk; senere førte man Pælene betydelig dybere i Bunden, nu til dags forlanges de nedrammede i $4\frac{1}{2}$ Alens Dybde. (12)

Ved Aarhundredskiftet faldt det i med haarde Vintre; over Store Bælt var der i 1798—99 Istransport fra 26. December til 12. April, i 1799—1800 fra 19. December til 11. April.

Da Strømmen har en rivende Fart i Lille Bælt, har Isen der sjældent stoppet Færdslen mere end et Døgn ad Gangen, men Drivisen kan foraarsage megen Skade paa Broen, naar Strømmen med stor Kraft fører Isflagerne langs Kysten.

Broen var i Efteraaret 1800 bleven repareret og havde holdt nogenlunde indtil næste Efteraar, men saa var den igen bleven brøstfældig, thi den 25. September 1801 indsendte en Postfører Lundager, der førte Posten mellem Nyborg og Haderslev, en Indberetning til Generalpostamtet, der giver en maaske overdreven, men i hvert Fald malende Beskrivelse af Forholdene ved Middelfart Færgebro paa det Tidspunkt, og som her følger in extenso:

„Som Postfører finder jeg mig pligtig for Følgerens Skyld at indanke til det høje kgl. General Post Amt i hvilken elendig og ussel Forfatning Skib- eller Færgebroen ved Middelfart befindes at være, især for sammes saakaldte Klap eller den yderste Ende af Broen, som bestaar af Planker og andet Tømmer, ej at tale om den ganske Stenbros Tilstand er saa yderlig slet og løsskilt fra bemeldte Stenbro, at den fuldkommen kan sættes i Parallel med en af de norske Bjørnefælder, thi naar man opholder sig paa een Kant af Klappen, saa rejser samme sig ved dens modsatte Side, og saaledes maa enhver, som ikke ved Besked og kan tage sig iagt, absolut falde i Vandet og maaske i Tilfælde af urolig Vejr og stærk Storm være Tilfældet, at Passagererne ere saa frygtsomme, at man udsat for at blive der. — Af den Aarsag er det og ofte mange Gange har Møje med at bevæge dem til at gaa af Færgen fra den jyske Side af, naar Vejret og Beltet er uroligt, og især naar samme har Penge-Tønder inde, maa lægge op til den saakaldte Kongebro, som ligger vist $\frac{1}{4}$ Mil fra Byen, hvilket ikke alene sinker Posten virkelig meget, men endog er det ubehagelig for Post-Passagererne at skal [sic] gaa den lange Vej i vaadt og slemt Vejr og Vej fra bemeldte Bro til Giæstgiver-Stedet, som ligger mere end midtvejs i Byen og altsaa næsten udgør en lille $\frac{1}{2}$ Mil.

Jeg havde for længe siden indberettet denne Omstændighed, naar ikke vedkommende havde sagt mig, at nu vilde man begynde paa Broens Istandsættelse, men da jeg mærker Efterladenhed endnu at vedblive, og nu Vinteren og Penge-Transporterne er for Haanden, saa finder jeg det meget nødvendigt nu for Tiden at iagttage denne min Pligt.“ (13)

Hertil bemærkede H. K. i Brev til Stiftamtet af 27. Oktober 1801, „at dels ved paaafaldende Storm nu i Efteraaret og dels den hyppige Losning af Favnebrænde paa Broen skete det, at de forrige Efteraar skete Reparationer imod al Forventning gik forloren.

Forøvrigt er det egentlig kun det saakaldte Brohovede, der er brøstfældigt, thi der er god Ordning ved Siderne af Broen.“

Men det var jo ogsaa Brohovedet, der var det vigtigste!

Til Hjælp for Broens Vedligeholdelse blev der af de eligerede Mænd (den Tids Byraad eller Bystyre) ved en Raadstuesamling den 17. April 1802 besluttet, at paalægge alle ind- og udgaaende Varer en Afgift af $\frac{1}{2}$ % af Værdien. Hermed forment man fremtidig at forskaane Kæmnerkassen for at bekoste Reparationerne. (14)

Denne $\frac{1}{2}$ % Afgift blev tillige med nogle allerede bestaaende andre Afgifter bevilget ved Kgl. Resolution som gældende fra 1. Januar 1803, saaledes:

af en Kareth, Chaise eller Jagtvogn.....	4 Sk.
en Post- eller Bondevogn.....	2 -
en Hest, Ko eller Stud, 6 Faar eller 6 Lam til et Hoved af hver	1 -
en Haderslef Baad	10 -
$\frac{1}{2}$ Procent af Varens Værdi, de Varer undtagen, som svarer ovennævnte Afgifter.	
af fremmede Baade som afgiver eller modtager Gods eller Fragt ved Byen.....	2 -
Fartøjer, som losse eller lade ved Broen, for hver Læst af det Gods, som indtages eller udlosses, kan be- regnes til	8 -
Flotte Gods af Læsset af en almindelig Bondevogn....	4 -
og af Læsset med en større Vogn.....	6 -
af en rejsende Bonde eller anden Almuesmand.....	1 -
af alle andre Rejsende uden Forskiel, dog med Und- tagelse for Middelfarts egne Indvaanere, den Be- tient som fører Pakkeposten, og de Bønder, som fører Levnedsmidler til Middelfart, for hver Person	2 - (15)

Jens Sørensen Wæring døde 1802; i hans Sted blev valgt Skipper Anders P. Baaring, formentlig efter Jens Brandts Tilskyndelse, der herved fik en af sine haandgangne Mænd ind i Kommissionen.

Samarbejdet mellem H. K.s Medlemmer blev derved vanskeligere, og den paabudte Vareafgift forværrede Situationen, idet Postmester Brandt følte sig besværet af de Udgifter, som han derved fik, og han vilde have den nedsat.

I et Møde derom den 4. April 1803 nægtede baade Jens Brandt og Baaring at underskrive Protokollen.

Byfogdens særlige Indstillinger til Stiftamtet blev hyppigere og skrappere. Den 9. April 1803 skrev han bl. a.:

„Det er unøgteligt, at Broafgiften, efter nærværende Bestemmelse for samme kunne for Postm. Brandt som den, der er ene, saa at sige, i Besiddelse af dette Steds Handel bidrage en temmelig Sum

Hvad angaar det andet Kommissionsmedlem Anders Baaring, da sejler han samme Søe som Postmesteren, hvis Skipper han til fornyligen har været og hvis Indflydelse han efter ældre Forhold, ligesom saa mange andre her paa Stedet, maa være underkastede.“ (16)

Vare-Afgiften vakte Uvillie blandt Byens Handlende og hos Transportforvalteren (Færgemanden), de mente, den var for høj, ogsaa fra Kammerherreinde Adeler der havde sin egen Bro ved Hindsgavl blev der klaget. Herpaa blev der resolveret, at hun ikke „lige saalidt som andre, der lossere eller lader i Tolddistriktet, fritages for den omhandlede Afgift $\frac{1}{2}$ Procent af Varer.“

Ogsaa fra andre blev der klaget over denne Afgift, der indbragte en Del mere end ventet. General-Toldkammeret fandt Klagen berettiget og nedsatte fra 11. April 1805 Afgiften til $\frac{1}{4}$ Procent, „da Broens Indtægter har været rigelige.“

Færgebroen maatte have en ordentlig Reparation, men hvorfra skulde man faa Pengene dertil.

Efter forskellige Forsøg lykkedes det endelig i December 1802 at faa et Laan paa 700 Rd. af Fyens Stiftsmidler „imod Sikkerhed i Broafgifterne, lovlige Renter og saa meget i Afdrag, som Broecassen fra dens Udgifter kunde formaa.“

I Aaret 1803 blev Broen da istandsat. Arbejdet blev udbudt ved Licitation og overdraget til den lavestbydende, Tømrmester Hans Laursen, for 694 Rd. 2 Mark.

Forholdet mellem Byfogden og hans to Medkommissærer var som før nævnt ikke hjerteligt og af hans mange særlige Breve til Stiftamtmanden mærker man de stadige Rivninger mellem de tre Mænd.

Den 9. April 1803 foreslaar Byfogden fortroligt til Stiftamtet: „Jeg tror derfor, at det Ønske maa tillades mig, at enten tvende andre Mænd i Brandts og Baarings Sted kunne indtræde i Havnekommissionen, eller jeg udtræde af samme.“ (17)

Licitationen ved Broarbejdet gav ogsaa Anledning til Splid, thi Jens Brandt forsøgte — trods det vedtagne Reglement — at blive om ikke aktiv saa dog passiv Deltager i Arbejdet. Da dette ikke lykkedes, hævnedes han sig ved at fortrædige Hans Laursen.

I et Brev af 12. August 1803 skriver Byfogden til Stiftamtmanden:

„Det er unægteligt, at jeg har givet Hans Laursen og Med-Interessent Peder Lund, da de ytrede Betænkeligheder ved at paa-tage sig Broe-Reparationen, for Postmester Brandts Skyld, det positive Løfte, at de ikke i den Henseende skulde blive nogen Chicane underkastede. Det er ligesaa unægteligt, at Hr. Postmester Brandt giærne havde seet Broe-Reparationen sig overdraget. Men om det var i den Hensigt at han, kort førend Licitationen, foreviste mig et skrevet Seddel med de faa Ord: „faar jeg Broen, saa faar De 20 Rd.“ eller om det var af den Aarsag, at han ej syntes at bifalde den Forandring, jeg lod giøre i det første Reparations Overslag, der blev nedsat 400 Rd., det ved jeg ikke og kan endnu mindre juridice bevise.“ (18)

Fra Nytaar 1806 ultraadte Postmester Brandt af Havnekommissionen, i hans Sted blev valgt Købmand Niels H. Sabroe.

Hermed blev der rolige Forhold i Kommissionen. Byfogdens fortrolige Indstillinger ophørte, og indtil 1810 er overhovedet ingen Breve indført i den dertil anskaffede Conceptbog.

Mærkeligt nok findes der for Aaret 1808 intet om de store franske og spanske Troppetransporter, der passerede Færgebroen!

Rimeligvis har den megen Trafik i 1808 taget haardt paa Broen, thi ved Aarets Slutning viste det sig, at en større Reparation var nødvendig.

Atter tog Overlodsens, Kommandør Løvenørn Broen i Øjesyn og lod en Tømmermands Formand, Niels Hansen, som bestyrede Havne-Arbejdet i Fredericia, (hvor der 1808—09 blev anlagt en Havn,) undersøge Broen og indsende Beretning og Forslag. (19)

Løvenørn havde imidlertid udarbejdet en Plan dertil. Dertil bemærkede Niels Hansen, at „Planen er meget god og kunde gøres større, om man vilde. Men de sagde mig paa Stedet, at de ej skøttede om den (Havnen), og det var dem for dyrt.“ (19a)

Her møder vi atter Borgerskabets Uvilje mod et Havneanlæg;

Desuden anbefalede Niels Hansen, at Arbejdet maatte forestaaes af en af Holmens Tømmermænd under hans Ledelse, „thi skal det ske paa den sædvanlige Licitationsmaade af Folk, som dertil er ukyndige og mangler Redskaber til Pælenes Nedramning, bliver Arbejdet Kluderi, om man tør kalde det og Varigheden derefter.“

Havnekommissionen var meget imod, at en udenbys Haandværker skulde forestaa Arbejdet, hvorfor den ved et Møde den 15. Februar 1809 bl. a. indstillede „at her er en Tømmermand, der med mindre Bekostning kan overdrages Reparationen at forestaa, nemlig Tømmermand Peder Lund, og om hans Duelighed formoder man, at Formand Niels Hansen har overbevist (sig) ved at betragte det af Peder Lund opførte Brohoved samt den saakaldte Kongebro. Man paatvivlede meget, at en saakaldt Kiøbenhavnertømmermester kan gjøre det bedre.“ Hertil tog Myndighederne intet Hensyn. (20)

I Aaret 1809 blev da Arbejdet udført uden Licitation under Niels Hansens Ledelse, en Rambuk laante man i Kolding og til at forestaa Arbejdet blev der fra Holmen sendt „Pælebukker“, Tømmermand af 1. Klasse, Nr. 155, Niels Jensen. (21)

Udgifterne ved Reparationen var Daglejerarbejde 911 Rd., Tømmerarbejde 369 Rd., Tømmer 977 Rd., Pælebukker Niels Jensen 210 Rd. 44 Sk. (22)

For at udrede disse forholdsvis store Beløb maatte Havnekommissionen optage et Laan af 1000 Rd.

Til Udvidelse af Pladsen ved Broen blev der samme Aar købt til Nedrivning Marsvinsjæger Jens Christensens Dødsbos Hus og Hauge, det yderste nordligste i den østre Side af Brogade. Derfor blev betalt 100 Rd. (23)

Kommandør Løvenørn havde foreslaaet at anlægge en Stendossering paa den vestre Side af Broen, og det blev vedtaget ved et Møde, som han holdt sammen med Havnekommissionen. Senere kom denne i Tanker om, at et Slæbested var mere nødvendigt. Det blev der intet af, thi paa Indstillingen derom svarede General-Toldkammeret „at den lagte Plan skal aldeles følges, og denne Plan medfører, at en Stendossering her skal finde Sted, saa bør det herved have sit Forblivende.“ (24)

Som foran meddelt var der tidligere en Del Uenighed indenfor Havnekommissionen; den ophørte, da Jens Brandt udtraadte, og efterhaanden i Aarenes Løb synes man at være bleven alt for godt samarbejdet, thi Medlemmerne laante af Havnekassens Midler.

I Regnskabsaaret for 1817 er under 3. Januar indført udlaant til Justitsraad Sommer 1500 Rd.

Da Sommer i 1818 maatte opgive sit Bo og derfor udtraadte af Kommissionen, viste det sig, at han ikke havde afgivet nogen Forskrivning eller reskriptmæssig Sikkerhed for Beløbet, hvorfor man fik en skarp Reprimande fra Stiftamtet.

Eftersom Beløbet ikke kunde ventes indbetalt, før Boet blev sluttet, resolverede Stiftamtet, at det manglende „bliver at erstatte af Kommissionens øvrige Medlemmer.“ (25)

Ved et Kasseeftersyn den 10. April 1821 forefandtes, at Kommissionens Kasserer, Købmand Anders Baaring, havde en Kasseman-gel paa 500 Rd. Sedler, som han erklærede hidrørte fra, at han i 1816 for egen Regning med en af Byens Skippere havde sendt 500 Rd. i 2 Breve til København, hvor de skulde afleveres til 2 af hans Forbindelser; disse Breve havde Skipperen undervejs brækket og selv brugt Pengene, og da Skipperen senere maatte gøre Opbud, vidste Kassereren ikke andet Raad end at laane Beløbet af Havnekassen. Pengene blev tilbagebetalt ved, at han gav en Prioritet i sin Ejendom, Matr. Nr. 194 af Vestergades søndre Side „for at hans Medkommissærer ej skulde lide Tab ved denne Kasseman-gel.“ (26)

Sommer døde i Aaret 1821, hans Bo blev først sluttet i 1826; Kapital og Renter var da vokset til 2130 Rd., heraf fik Havnekassen ved Skiftets Slutning udbetalt 559 Rd. 14 Sk., Restbeløbet maatte føres som tabt, „da Sommers Medkommissær P. Eriksen er afgaa-et ved Døden uden at efterlade sig det mindste, og Fisker Anders Baaring er i en meget høj Alder og i meget kummerlige Omstændigheder, da han intet videre har at leve af end det uvisse Udbytte af 1/2 Part i Marsvinsjagten og hans Løn 26 Rd. som Brofoged samt det lidet, han om Sommeren kan fortjene ved Fiskeri. Hans Hus og rørlige Ejendele er behæftet med mere end det dobbelte af disses virkelige Værdi.“ (27)

I Aaret 1800 til 1830 havde der været højst vekslende Kaar for Danmark.

Saalænge Riget blev holdt udenfor de Krige, som Frankrig og

dets Kejser paaførte Europa, var der Velstand. Den gik til Grunde, da vi ved Englands Overfald i Aaret 1807 blev Napoleons Forbundsfælle og derved blev draget ind i Krigen.

I syv Aar var Danmark i Krigstilstand, vor før saa blomstrende Handel sygnede hen, og da Freden blev sluttet i 1814, var Landets Finanser ødelagt i Bund og Grund.

Trange Tider fulgte derefter, men ved en gennemført Sparsommelighed, hvorom alle var enige, blev Landet bragt paa Fode; omkring ved 1830 var vort Pengevæsen saavidt saneret, at Seddeldaleren næsten havde naaet dens paalydende Værdi i Sølv, og Forholdene bedredes fra Aar til Aar.

* * *

Havnekommissionens første Regnskab er for Aaret 1802.

Indtægten er:

Bropenge	116 Rd.	77 Sk.
do. af Pakkeposten	8 -	64 -
solgt gamle, ubrugelige Pæle og andre Træmaterialer for.....	7 -	— -

	132 Rd.	45 Sk.

Udgiften er:

1. betalt Rasmus Jørgensen Snedker for Reparation paa Broen.....	1 Rd.	92 Sk.
2. betalt for en Pengekasse af Egetræ at gøres	1 -	64 -
3. betalt Magnus Ryberg for Laas og Beslag til samme Kiste	3 -	0 -
4. betalt Magnus Ryberg for en Stempel Hammer	1 -	80 -
5. betalt for et Skildt til Havnefogden..... og til Budet som bestilte det og bragt det hertil	1 -	64 -
	0 -	24 -
6. betalt for en Havne-Commissions Protokol og en Regnskabsbog.....	2 -	0 -
7. betalt for en Brev Copie Bog.....	1 -	0 -
8. betalt til Lauritz Kærbye for en Udregning	2 -	0 -
9. betalt Brofogden Hans Rasmussen for Aaret 1802	26 -	0 -
10. „ for hans Tilsyn med Broens Reparation, som begyndte 10. Maj og blev tilendebragt 13. September 1802 á 35 Sk. ugentlig	6 -	54 -

11. „ til Byfogden for at besørge Brovæsenets Skriverier i Aaret 1802.....	Rd.	Sk.
	10 -	0 -
12. „ til do. for leveret Ildebrændsel og Lys i Aarene 1798, 1799, 1800, 1801 og 1802 å 6 Rd.	30 -	0 -
13. „ Christian Holdt for en Tavle til Broens Afgifts Taxter	0 -	56 -
14. „ for Bekendtgørelse i Iversens Avis om Broe Afgifterne	1 -	0 -
	0 -	32 -
15. „ for Bekendtgørelse i Hempels Avis.....	1 -	0 -
	0 -	32 -
16. „ for 6 Læs Tang at opkiøre af Broen, hvor det med høje Vande var opkastet, og for Paalæsningen	1 -	48 -
17. „ for Broens gamle, afbrækkede Materiali- er at opkiøre ialt 4 Læs og Paalæsning „ Dahlin Mahler for Broe Afgifts Taxten at male	1 -	0 -
	2 -	0 -

Summa Udgift	95 Rd.	66 Sk.

Som naar bliver fradraget Indtægter	132 -	45 -

(28)	bliver i Behold	36 Rd. 71 Sk.

Bropengene og Vareafgifterne var „Broe-Cassens“ væsentligste Indtægt.

Det første Regnskabsaar var der 83 Rd. 20 Sk.

De to følgende Aar 1802 og 1803 voksede denne Indtægt til henholdsvis 542 og 504 Rd., det var den ret høje Vareafgift, der gjorde sig gældende. Fra 1805 blev denne som tidligere nævnt nedsat, og disse Indtægter var i de følgende Aarrækker:

1805---1809	gennemsnitlig pr. Aar	290 Rd.
1810—1814	— — —	370 -
1815--1819	— — —	630 -
1820—1824	— — —	664 -
1825--1829	— — —	1111 -
1830--1834	— -- --	845 -

Ved en god Økonomi var den stiftede Gæld bleven betalt, og ved Udgangen af Aaret 1836 var Brokassen gældfri og ejede 6,450 Rd. i Obligationer samt i Kontanter 18 Rd. 4 Mk. 9 Sk. (29)

Havnen 1837.

Af det foregaaende har vi set, at de Middelfart Købmænd og Borgere ikke skøttede om at faa en Havn ved deres By.

Da Riget imidlertid havde forvundet Følgerne af den syvaarige Krig, og da en Bedring efterhaanden indtraadte, blev der ved flere af Købstæderne anlagt Havne.

Som bekendt smitter Eksemplet, nødig vil man distanceres af sine Naboer, og mulig var det Aarsagen til, at der nu vaktet Ønsket om, at Middelfart kunde faa en Havn.

Med vor Tids kraftige Foreningsliv vilde et saadant Spørgsmaal være blevet rejst af en eller anden Organisation, men saadanne var dengang ukendte, fraregnet en Ligkasse og nogle Laug, der hver for sig næppe havde nogen Interesse af en Havn.

Det blev Skipper Erik Olsen, der tog Initiativet og bragte Sagen paa Bane.

Den 23. Maj 1835 sendte han følgende Brev til Byfoged Etatsraad Johnsson i Middelfart.

„Jeg haver herved den Ære at tilstille Deres Høj Velbaarenhed Indlagte min Bemærkning og Anskuelse Middelfart Skibbroe betræffende m. m. samt de Fordele saavel Middelfart kunne have af en Havn i Comercial Henseende, som for Landet i Politisk Henseende og hvad der er skreven medfører Sandhed og ikke efter min Formening kan udlede noget Fornærmelig for nogen. Jeg tror ikke, det var til skade at Hr. Capitain Leth fik en udførlig gienpart deraf da hand mulig bedre kunne udvikle min Ide om Fordelen af en Havn for Militair Transporten, der kunne lede til et Penge Bidrag fra vedkommende Autoritet.

Ærbødigst

E. Olsen.“ (1)

Dette Brev var ledsaget af en fortrinlig affattet Redegørelse om den daværende Bros Mangler og slutter med at paavise, at en Havn vilde være til Gavn i mere end en Henseende.

„Det er i Særdeleshed de søefarende her paa Stedet bekiendt at det især om For- og Efteraaret ofte hænder, at det i flere Dage



Christopher Adolph Leth,

født 1796,

Sekondløjtnant 1818,

Premierløjtnant 1821,

afskediget med Kaptajnløjtnants

Karakter 1827

og ansat som Assistent ved Havne-

og Fyrinspektoratet for Danmark

og Hertugdømmerne.

1852 Afsked og udnævnt til General-

krigskommissær,

død 1868.

ikke er muligt for Fartøjer eller Færger at losse eller lade ved Middelfart Skibsbroe. Aarsagen er nemlig denne:

Med Stormvinde af nordlig og vestlig, nemlig fra V. N. V. nordlig til Nord og med Nordl. og Østl. Vinde nemlig fra Nord, østlig til O. N. O og O. til N. reiser ved Broen / fornedelst den stærke Strøm i Beltet, der med Nord og Vestl. Vande løber syd paa / Norden Vande / og med Nordl. og Østl. Vinde i Almindelighed løber Nord efter / Syden Vande / saa høj Søgang, at man løber Risiko at forlise Fartøjet enten ved at hugge i Grund eller paa Broen at havareres, især er N. V., N. N. V., N. O., og O. N. O. de Vinde, som foraarsager den sværeste Søgang ved Middelfart Skibsbroe.

I det Tilfælde en Armee i Hast og til bestemt Tiid skulde herfra over Beltet til Jylland ville Udskibning fra Skibbroen i flere Dage kunne Bloqueres af ovennævnte Ostl. Nordl. og Vestl. Stormvinde.

En Havn ved Middelfart hvor mindre Cofardi-Skibe kunne losse eller lade er ikke alene til Fordel for Kiøbmændenes Handel, Søefart og for hele Byen, men ville meget bidrage og sikre et Armeekorpses hastig og sikker Overfart, hvortil fornemmelig kunne bruges Jagter og Slupper som vel bekendt sejler og manurerer langt bedre end Færgerne i Lillebelt, samt i Stormvejr langt sikrere og skulle endog Storm af Sydl. Vinde giøre nogen Hindring for disse af tørne ved Snoghøjes Broe, kunne de anløbe Fredericia Havn, hvor der findes en rummelig og god Havn og Losseplads.

I Kongebroehavnen kan losses og lades med alle Vinde, men

Havnen er liden, og ved Brohovedet med Storm af N. O. og O. N. O. falder svær Sø saaledes, at det vil være vanskelig for en Færge der at losse eller lade. — Som bekendt haver ingen af Færgerne i Lillebelt Dæk men blot garnering eller indvendig Beklædning, som følge deraf vilde det være Betænkkelig at lade disse stærk med gods og hvad Sort det end maatte være med Storm af N. V., N. O., Ost og S. O. Vinde.

Ærbødigst

E. Olsen,

Borger, Skipper og Handelsmand.“ (2)

Til General Toldkammer- og Commercekollegiet indsendte Byfogden paa Havnekommissionens Vegne under 6. Oktober 1835 en meget lang og meget omstændelig Skrivelse angaaende et Havneanlæg med rigelig Benyttelse af Erik Olsens Indstilling.

Der begyndes mærkeligt nok saaledes:

„I en lang Række af Aar har det været et ligesaa almindeligt som indstændigt Ønske blandt denne Byes Indvaanere, at Byen kunde erholde en Havn enten i Forbindelse med den herværende Skibsbro eller udenfor samme.

Efter at medundertegnede Byfoged var ankommen her til Byen, blev denne Sag taget under Overvejelse, og den har siden været Genstand for gentagende Deliberationer dels i Havnekommissionen alene, dels i Forbindelse med Havne- og Fyrinspektøren Kapteinløjtnant Leth samt med Byens vigtigste Handelsmænd og søkyndige Borgere, og man blev endeligen enig om et Havneanlæg af saadan Udstrækning og Beskaffenhed, som omhandles i underdanigst vedfølgende Udskrift af Kommissions Forhandlingsprotokol af 4. Juni dette Aar.“

Den politiske Side af Havnespørgsmaalet behandler Byfogden meget indgaaende, idet der bl. a. anføres:

„Det er nemlig ikke alene Middelfart By, der i kommerciel Henseende vil høste Nytte af det foreslaaede Havneanlæg, men dette vilde og i politisk Henseende især med Hensyn til militære Transporter for hele Landet medføre ikke ubetydelige Fordele.

For at blive indviklet i Krig har, desværre! intet Land paa Jordkloden den allerringeste Sikkerhed og Danmarks Krigshistorie er fuld af Beviser for, at Middelfart, i de fleste af Landets Krige, ej alene har været og er det vigtigste Kommunikationsted mellem Holsten og Jylland paa den ene, og Rigets øvrige Provinser paa den anden Side, men og at dette Sted under en Blokade af Lille Belt, eller naar Overfarten derover skal forhindres især ved Krigsfartøjer af det mindre Slags, er et Punkt af stor militær Betydning.“ — — — —

Til Slut indstilles der: „At det høje Kollegium gunstigt vil forelægge Hans Majestæt og anbefale vor Bøn om, at de til Havneanlægget manglende 8,500 Rd. Sedler maatte vorde allernaadigst tilstaaede af Sø- eller Landmilitær-Etatens Fond eller af begge.“

Med denne Indberetning medfulgte Kaptajnløjtnant C. A. Leths Overslag, hvorefter det projekterede Havneanlæg vilde koste 14,524 Rd.

Det er dateret den 21. August 1835. (3)

Da dette Forslag blev for højt efter Byens Evne udarbejdede Kaptajnløjtnanten i Sommeren 1836 et „Overslag over Bekostningen med den mere indskrænkede Plan til et Havneanlæg ved Middelfart Skibsbroe, hvor efter den nordre Mole ikkun skulde være 60 Alen lang, den vestre derimod 90 Alen, Bolværk paa Broens vestre Side at fornye, hvorimod intet Bolværk skulde opfores mod Land, og ikkun den yderste Halvdel af Havnebassinet for det første opmudres.“ (4)

Som det fremgaar heraf, var det en ret uheldig Plan, der gav alt for ringe Plads til Fartøjer og deres Losning.

Under 12. November 1836 afgav Kaptajnløjtnanten da et tredie Forslag, der lød paa 11,563 Rd., nemlig:

O V E R S L A G

over Materialierne og Bekostningen til et Havneanlægs Udførelse ved Middelfart efter medfølgende Tegning.

<i>Fyr</i>	{	184 Stk. Pæle af svensk Fyr 11 a 12 Alen lange, 9 Tommer i □ paa Midten eller circa 2116 Alen a 3 Mk.....	1058 Rd.
		15 Stk. Hammere af pommersk Fyr, 10 a 12 Al. lange, 10 Tommer i □ paa hele Længden eller cirka 165 Alen a 1 Rd.....	165 „
		130 Stk. rus. Bøgepæle fra 10 til 14 Alen lange, 10 a 11 Tommer i Diameter paa Midten eller cir- ca 1560 Alen a 3 Mk.....	780 „
<i>Bøg</i>	{	60 Stk. do. do. fra 6 til 9 Alen lange, 9 a 10 Tom- mer i Mellemdiameter, eller circa....	450 Alen
		46 Stk. do. Ankere til Røstværk, 10½ Alen lange, 9 a 10 Tommer i Diame- ter eller circa.....	483 „
		30 Stk. do. Vaterlister til do., 8 a 10 Alen lange, 9 a 10 Tommer i Diame- ter, rust? Bøgetræ a 2 Mk. Alen.....	270 „
		1203 Alen	401 „

320 Kubikfavne Søsten a 8 Rd.....	2560 Rd.
Stenenes Ordning over Vandet, ca. 165 Alen Mo- le, 2 Rd. pr. løbende Alen.....	330 „
Tømmermands og Sjoeverløn.....	700 „
Stillads og Redskaber samt Smedearbejde.....	450 „
38 Alen nyt Bolværk langs Skibsbroen vestre Side og 50 Alen do. langs Landet, tilsammen 88 Alen solid Bolværk a 20 Rd. pr. løbende Alen..	1760 „
Opmudring til 10 Fods Dybde af omtrent $\frac{2}{3}$ af Havnebassinet, der kan udgøre circa 140,000 Ku- bikfod Mudder a 1 Sk. at optage er circa.....	1459 „
En Muddermaskine med 2 Pramme.....	800 „
Fortøjningsindretninger	200 „
En kyndig Opsynsmand.....	300 „
Indkøb og Nedbrydelse af Huset Matr. Nr. 145, Litra a, til Havnepladsens Udvidelse.....	600 „

(5)

11,563 Rd.

Denne tredje Plan blev approberet ved Skrivelse af 10. Juni 1837 fra Fyens Stiftsamt. (6)

Desværre virkede Byfogdens kraftige Paavisning af Havneanlæggets politiske Betydning ikke til, at det manglede Beløb blev betalt af Sø- eller Landmilitær-Etaten, men Havnekassen fik som Hjælp til Udredelsen af de ved et udvidet Havneanlæg forbundne Omkostninger et Laan paa „4000 Rd. Sølvmynt af den Kongelige Deputation for Finantserne — — — — — der efter Arbejdets Fuldførelse bliver at afdrage med 500 Rd. Sølvmynt aarlig foruden Rente, samt at vedkommende Commune indestaar for disse Forpligtelsers Opfyldelse — — — — — samt at man bemyndiger Commissionen til at anskaffe Materialierne efter Accordt til Havneanlæggets Udførelse.“ (7)

Adskillige Møder blev i disse Aar afholdt i H. K., ofte var de eligerede Borgere tilstede, og jævnlig blev flere af Byens Købmænd og Skippere, deriblandt Erik Olsen, tilkaldt for at deltage i Forhandlingerne.

Af disse faar man det Indtryk, at der nu virkelig var Stemning for og Enighed om at foretage dette — efter Datids Forhold — kostbare Arbejde. Dertil bidrog vel nok sikkert, at Brokassen i Aarenes Løb var bleven ret godt situeret, idet den ved Udgangen af Aaret 1835 ejede 5,580 Rd.; det følgende Aar sluttede med en Beholdning af 6,468 Rd. (8)

Indkøbet af Materialier blev snart efter begyndt, og den fornødne Grund til Pladsens Udvidelse erhvervet af Mtr. Nr. 145 a.

Fra Stamhuset Hindsgavl blev købt en Del af Bøgepælene, Fyrrepælene blev leveret af Købmænd i Flensborg og Kolding, Søstenene skaffede Havnefogden i Nyborg efter Fuldmagt, og Tømmeret blev købt i Assens.

Tømrerarbejdet var overdraget til Tømremester Steen i Helsingør.

De store Leverancer og Arbejder gik saaledes til udenbys Folk, et Tegn paa, at dette Havneanlæg var for stort et Arbejde til, at Byens egne Borgere kunde binde an dermed.

Det københavnske Udtryk „Sjoverløn“ røber de udenbys Entreprenører, thi i Middelfart benævnedes løse Arbejdere den Gang og mange Aar senere som „Daglejere.“

Forarbejdet til Bygning af Havnen blev begyndt i Efteraaret 1837, men det bestod formentlig for en Del i Fremskaffelse af Materialierne dertil, thi ved H. K.s Møde Torsdag den 29. Marts 1838 blev der som Punkt 1 vedtaget:

„Arbejdet som var bestemt at begyndes den 14. April førstkommande udsættes, formedelst de indløbende Helligdage, indtil den paafølgende 18. April, hvilket bliver at tilmelde Kaptajn Leth.“ (9)

Sandsynligvis har Arbejdet hvilet i Vintermaanederne.

Følgende Uddrag af Havnekassens Regnskaber viser Udgifternes Fordeling i disse to Aar, samt at der i de tre følgende Aar blev anvendt en Del paa Opmudring m. m.

1837:

	Rd.	Mk.	Sk.
købt Grund af Matr. Nr. 145 a.....	167	3	1
Bøgepæle	864	1	2
Fyrrepæle	1249		8
Søsten	1543	4	8
Fortøjningspæle	60		
Tømmer	315	4	12
Muddermaskine og Pramme samt Smedearbejde..	188	1	14
Tømrerarbejde	426	4	10
Rebslagerarbejde	91	3	6
Opsyn	171	4	
Formand	28		
Stilladsmaterialier	601	3	11
Sjoverløn	713	5	8

	Rd.	Mk.	Sk.
Extraudgifter	122		3
Opmudring	76	3	14
	<hr/>		
	6620	5	1

1838:

	Rd.	Mk.	Sk.
Tømrrermaterialier	1985	4	9
for at bane Molerne	364	2	
Smedearbejde	381	1	11
Tømrrerarbejde	698		
Rebslagerarbejde	75	5	
Opsigtsfører P. Larsen	131	4	
adskillige Materialier	313	4	6
Sjoverløn	599	3	4
Opmudring	576	1	8
Extraudgifter	124	4	5
	<hr/>		
	5246	5	11

(10)

1839:

Havnens Opmudring	1463	1	14
forskellige Materialier	107	1	5
Sjoverløn og andre Udgifter	146	3	7

1840:

Havnens Opmudring	770	4	6
Brolægning paa Storebro	165	5	

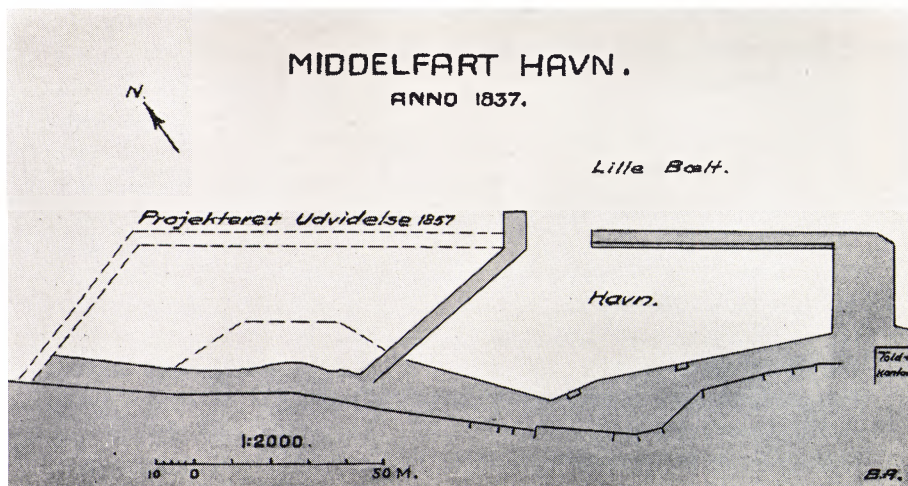
1841:

for Tømmeret til den vestre Moles Forlængning..	409	3	7
---	-----	---	---

1842:

Bøgetræer, Tømmer m. v.	502	1	15
Brolægning	122	2	4

(11)



Havnen 1837.

Den punkterede Linie angiver en i 1857 foreslaaet
som ikke udført Udvidelse.

Af den langs Kysten anførte Linie kan det ses, hvor ringe Oplagsplads
Havnen den Gang havde.

(Tegnet af Ingeniør Bille Andersen.)

Visse Vinde, især nordvestlige. foraarsagede Rulling (Dønning)
i den nye Havn.

For at undersøge Muligheden af at forebygge eller formindske
denne Plage, kom Kaptajn Leth tilstede paa sin Embedsrejse den
4. Juni 1841. I H. K. Møde forment Kaptajnen, at „en Forlængel-
se af den vestre Mole 8 Alen i lige Retning vilde ej allene ikke ge-
nere Ind- eller Udsejlingen men endog blive til Fordel for denne,
og naar den blev givet den tilbørlige Styrke, formentes den og at
kunne modstaa Brydning af Isen.“ Samtidig fremlagde han et
Overslag over Omkostningerne, der vilde beløbe sig til ca. 1173
Rd. (12)

Da de fornødne Pengemidler var forhaanden, „saa var man
med Hr. Kapitainen enig i, at det rigtigste vilde være strax i in-
devarende Sommer at iværksætte denne paatrængende nødventi-
ge Foranstaltning uden at afholde nogen Lisitation over Leveran-
sen af Materialerne, hvorved ej allene Arbejdet vilde komme til
at forhales et Aar, men en saadan Lisitation er derhos forbunden

med ejendommelige Vanskeligheder især med Hensyn til at bedømme Materialernes Bonitet. Hvilket saaledes bliver at indstille til det Kongelige Generaltoldkammer og Kommerce Kollegii Approbation.“ (13)

I 1841 blev der for 52 Rd. anskaffet en Fyrlygte ved Indløbet af Havnen. Aaret efter blev der udlagt en Bøje udenfor Havnen med Kætting og Tilbehør; den kostede 455 Rd. (14)

Hermed var Middelfart Havn færdig i den Udstrækning, som den beholdt, indtil den i Aaret 1870 blev udvidet.

Havneforhold 1838—1870.

Da Havneindløbet var vinkelret paa Strømmens Retning, blev Indsejlingen vanskelig, kun naar Strømmen var umærkelig, kunde der sejles ind, men dette skete kun sjældent, og da med Lods.

Som Regel blev Fartøjerne ført til det nordlige Bolværk, lagt langs dette og derfra med Trosser halet ind i Havnen. I dennes sydvestlige Hjørne var der en ikke udgravet Lerbanke, der stod lodret mod den uddybede Del, mod denne Lerbanke tørnede med mindsket Fart det indgaaende Fartøj, hvorefter det blev halet til Lossepladsen.

I 1847 klagede Købmand og Skipper E. Olsen over, at en Skipper fra Cappelen ved Navn Weide, som igaar Aftes anløb Middelfart Havn, var sejlet ind, skønt Havnereglementets § 3 bestemmer, at ingen Skipper maa sejle ind, men skal lade sig bugserere eller varpe ind. Ved denne Indsejling er det Uheld indtruffet, at Klagerens i Havnen beliggende Skib er bleven paasejlet og har taget Skade. Forsaavidt Skaden angaar, erklærede Klageren, at han i den Henseende var kommen overens med Skipper Weide, men forsaavidt Havnereglementet § 3 er overtraadt, fandt H. K., at Skipperen ikke kunde undgaa at anses med Mulkt for at forebygge lignende Uforsigtighed i Fremtiden. Anklagede blev idømt en Mulkt paa 5 Rd. til Middelfart Havnekassee. (1)

Det viste sig snart, at Havnen havde forskellige Mangler, nemlig dels den vanskelige Indsejling og dels den Bølgegang, som visse Vinde satte ind i Havnebassinet, thi den før omtalte Forlængelse af Brohovedet hjalp ikke tilstrækkeligt mod Dønningen og tilmed foraarsagede det, at en Mængde Tang blev ført ind i Havnen og jævnlig gjorde en større Opmudring nødvendig.

Dybden i Havnen var 8 Fod. 1849 blev det besluttet at uddybe til 10 a 12 Fod, (2) men i Virkeligheden forblev Dybden kun ca. 8 Fod indtil 1871. (3)

Da Dampskibstrafikken med Stykgods og Passagerer begyndte, blev den nordre Mole i 1854 forsynet med Plankedæk paa den østre Halvdel. Mange nysgærrige mødte ofte for at sé paa denne nye Færdselslettelse. (4)

I H. K.s Forhandlingsprotokol er derom indført: „Med Hensyn til at Havnens Dampskibsbro, hver Gang Dampskibet ankommer, overfyldes med aldeles uvedkommende, især Drengene, der hinderlæge Passageres Ind- og Udslibning, og afstedkommer flere Uordner, blev K. enig om at paalægge Havnefoged Brock, ufravigelig at være tilstede paa Skibsbroen til de Tider, da Dampskibe ankommer, og da at bortvise Drengene fra Dampskibsbroen, samt i det hele sørge for, at al Uorden der forkommes.“ (5)

Pladsforholdene ved Havnen var ret indskrænkede. Som før omtalt købtes i Aaret 1811 Marsvinsjæger Jens Christensens Hus til Udvidelse af Pladsen ved den daværende Skibsbro.

1844 var det paatænkt at købe det syd derfor liggende Hus paa 6 Fag, som tilhørte Skibskaptajn Wilhelm Rheinlænders Dødsbo, men mulig har H. K. været for langsom i sine Overvejelser, thi Aaret efter blev det solgt til Købmændene I. D. Petersen og A. Meyer.

I Aaret 1846 blev det erhvervet af det kgl. Toldkammer og Commerce Collegium, der samtidig fik overladt den førnævnte i 1811 erhvervede Grund til Opførelse af den nuværende Toldkammer-Bygning. (6)

Dermed var Udvidelse mod Øst tildels udelukket, og i Aarenes Løb blev der da efterhaanden skaffet mere Oplagsplads langs med Havnens sydlige Side.

I 1845 erhvervede Havnen 2 smaa Jordpletter fra Vestergades Ejendomme, nemlig fra Købmand P. A. Thidemann og fra Niels Nielsen, hvorfor blev betalt henholdsvis 5 og 10 Rd. (7).

1859 blev købt af Købmand Petersens Fallitbo den til Havnepladsen stødende Ejendom. Et stort Areal af dens mod Havnen vendende Skrænts Grund blev afgravet og afgrænset med den Stensætning, som endnu vender mod Havnen. Ejendommen blev betalt med 2,170 Rd. Den blev i 1874 solgt til Gæstgiver C. F. Behrendt. I mange Aar blev den nævnt som „Havnegaarden“, senere fik den Navneforandring til „Søro“. (8)

1868 blev Pladsen udfor Købmand J. K. Behrendts Have mod Havnen reguleret, hvorfor han fik en Erstatning af 10 Rd. (9)

Med følgende Ejere af Vestergades nordlige Ejendomme

Jørgen Madsen	Matr. Nr. 94	Hus Nr. 11
Skipper Grøn	— - 93	— - 13
Hans Nielsen	— - 92	— - 15
Jørgen Guldbland	— - 91	— - 17

Knud Jørgensen	Matr. Nr. 90	Hus Nr. 19
Niels Skøtts Enke	— - 89	— - 21
Skomager Knap	— - 88	— - 23
Jens Guldbrand	— - 87	— - 23
og Jens Nielsen	— - 86	— - 25

afsluttedes der den 9. November 1870 den Overenskomst, at de til Havnens Udvidelse afstod saa meget af deres Grund, som ansaas fornødent dertil. Prisen var 16 Sk. pr. Kvadratalen, og til Handelen var der knyttet følgende Betingelser:

„De Sten, der sidder i den afstaaede Grund, tilhører Havnen. Der tilstaaes de nævnte Grundejere Ret til Adgang til Havnepladsen fra deres Haver under samme Betingelser, som de Beboere, der allerede have saadan Ret.“

Med

Mads Brødbæk	Matr. Nr. 84	Hus Nr. 29
og Peter Skjønberg	— - 85	— - 27

afsluttedes samme Overenskomst, dog mod en Betaling af 24 Sk. pr. Kvadratalen. (10)

Af Ejendommen Matr. Nr. 145 a blev der allerede 1833 købt et Stykke Grund til Havnevæsenet. (11)

Resten af denne Ejendom ialt 9 Fag mod Havnen (Øst til Vest) blev i 1863 af Ejerne Købmændene M. og S. Meyer solgt til Havnen. (12)

Ved disse Køb fik Havnepladsen langs den søndre Mole sin nuværende Udstrækning.

I 1866 blev der opført et Kontor for Havnefogden „Da det maatte ansees for nødvendigt, at han fik et saadant,“ vedtog H. K. her til at afbenytte det Huk, der ved Nedrivningen af det Havnevæsenet tilhørende Hus (Mtr. Nr. 145 a) og Indlæggelsen af den dertil hørende Grund til Havneplads, for Tiden findes i dennes sydlige Begrænsning.“ Med Inventar ansloges det at koste 300 Rd. (13)

FÆRGEN

Færgefarten indtog en Særstilling ved Havnen, thi Farten var privilegeret, og Færgemændene, der siden 1777 blev benævnt Transportforvaltere, vaagede nidkært over, at deres Fartøjer uopholdeligt kunde lægge til Broen.

Da begge Transportforvalterne L. Matthiassen, Middelfart, og H. C. Riegels, Snoghøj, i 1843 indgav Klage over, at deres Far-



Middelbart 1860.

Litografi efter Fotografi. Billedet er korrekt udført, og skønt meget er forandret siden den Gang, kan man dog kende adskillige af de Ejendomme, der endnu er tilbage fra den Tid.

tøjer blev forsinket ved Havnen, svarede H. K. i Brev til Stiftamtet, at „det paaklagede Ophold som Baade og Fartøjer skulde have foraarsaget Færgerne, er næppe betydeligt, da Brofogden har Ordre til, paa Anmodning, uopholdeligen at forhindre samme samt, at det er gjort til Pligt for enhver at forhale, saasnart en Færge ønsker at anløbe.“ (14)

Transportforvalterne havde en indbringende Levevej ved deres Eneret paa Overførslerne, og det er muligvis af en vis Misundelse derover, at nogle Middelfart Købmænd i 1839 klagede til Stiftamtmanden over, „at Færgemand L. Matthiassen som Havnekommissær har faaet H. K. til at vedtage en mindre Bropenge af Humle og Kløverfrø for Vogne, der overføres med Færgen, end af disse Varer med Skibe, i den Mening at bringe Conflux i hans Færges fart.“ (15)

Ogsaa fra anden Side kunde der spores, at man fandt Transportforvalternes Indtægter for rigelige, saaledes bemærker Brofogden ved Indsendelsen til Stiftamtet af Forslag til en ny Bro og Havnetakst, at den proponerede Forhøjelse af Færgernes Afgift „vil billiges med Hensyn til den i de senere Tider stærkt forøgede Færges fart, og den uforholdsmæssig høje Færgetaxt, der blev sat i Aaret 1818, og endnu staar helt uforandret, hvorved Færgemandsbestillingerne ere blevne meget indbringende for de nuværende Besiddere, langt mere end de burde være — — —.“ (16)

Den forøgede Trafik gav H. K. Anledning til at foreslaa en Forandring i Transportforholdene ved „at henstille til det høje Ministerium, om det ikke maatte ansees for en billig Fordring til Postdirecteuren, nu da Personposten befordres 2 Gange hver Nat over Beltet og Rejsende med Fare for Liv og Sundhed maa, uden Hensyn til Vejrliget, overføres i smaa aabne Baade, at det forældede Færgelaug (der menes den privil. Færges fart) maatte afløses af et passende Dampskib her i Beltet. Dette vilde desuden bidrage betydeligt til en livligere Samkvem imellem 2 saa nær sammenliggende Provindser.“ (17)

H. K. oversaa, at Færgesarten nød et Privilegium med Aarhundreders Hævd; man tog vel ej heller i Betragtning den Fordel, som Byen gennem svundne Tider havde haft og endnu havde ved at ligge ved den alfare Vej mellem Fyen og Jylland.

H A V N E L Y G T E N

Som foran omtalt blev der anskaffet en Havnellygte ved Indsejlingen til Havnen. Den var tændt fra 1. September til 30. Maj indtil 1853, da kom der Ordre til, at den skulde brænde hele Aaret, og Vægterne, der passede den, fik deres Betaling derfor forhøjet fra 8 til 12 Rd. (18)

Ifølge Ordre fra Marineministeriet blev Lygten fra 1. December 1862 forsynet med rødt Glas. (19)

Til Belysning blev der anvendt Tran fra Byens Trankogeri.

Denne ene Lygte var hele Belysningen ved Havnen, indtil Generalpostdirektionen i 1857 henstillede „at der paa et passende Sted ved Havnebroen stadig kommer til at brænde en god Lygte, i Stedet for den nuværende mindre gode Lygte, der af Postvæsenet kun holdtes tændt ved Posternes Afgang og Ankomst, som de rejsende efter Tidernes Fordring have Krav paa.“

Dertil vilde Postvæsenet give et aarligt Bidrag af 20 Rd., hvilket Tilbud blev modtaget. (20)

Byens to Vægtere maa have været noget forsømmelige med det dem overdragne Tilsyn med Havnens Belysning, thi Aaret efter modtog Byfogden, Justitsraad Møller, følgende Klage fra Toldforvalter Grooss:

„Ligesom de Søfarende og Færgevæsenet ideligen besværer sig over, at Havnens 2 Lygter, dels slet ikke tændes og dels af Mangel paa Pasning — brænde uklart, saaledes er der i Dag bleven klaget til mig over, at disse Lygter, navnlig i Aftes ikke var tændte, uagtet det var et total Mørke og den voldsomste Storm, — der nødvendiggjorde Trossers Udspænding i Havnen — gjorde Sejladsen yderst farefuld.

Da det er upaatvivleligt, at de søfarende have et retfærdigt Krav paa — i Vederlag for de Afgifter de svarer — at erholde den Belysning i Havnen, som Farten ud og ind af denne, og i Beltet nødvendiggjør, kan en Forsømmelse, som den ovenmeldte, meget let paadrage Havnekommissionen Ansvar, og Deres Velbaarenhed vil derfor tilgive, at jeg herved er saa frie at henstille til Dem, om Vægterne, som Lygternes Pasning er betroet, ikke maa vorde givet en alvorlig Paamindelse om, at holde Havnellygterne tændte til enhver Tid, naar det til at færdes naturlige Lys ikke er tilstede, samt at det, som Følge heraf, ingenlunde er, efter de Regler, der gælder for Gadelygternes Tænding, men at det saakaldte Magistratsmaaneskin, fordi det tilfredsstillter Kommunens Krav paa Belysning ingenlunde kan gøre Fyldest ved Havnen.“ (21)

Som Følge heraf fik Vægterne et Tilhold om at passe deres Opsyn med Lygterne, og da der ikke senere ses at være klaget, maa Toldforvalterens Besværing have hjulpet.

I H. K. var Formanden efter Sædvane Regnskabsfører, og som saadan blev han i 1850 kritiseret af Købmand Ahron Meyer, der direkte til Indenrigsministeriet ankede over Havne-Regnskabet. 5. Juli 1850 besvarer Formanden Byfoged Wedel-Heinen Ministeriets Henvendelse derom saaledes:

„Ved Tilbagesendelsen af nærværende Andragende fra Købmand A. Meyer af den mosaiske Troesbekendelse, tillader jeg mig foreløbigt at bemærke, at denne Mand er noksom bekendt her paa Stedet som en utrættelig Opponent, der ved enhver Lejlighed foraarsager Bryderier — — — — “ (22)

Denne Episode er vistnok Indledningen til al den Uenighed og Strid, der senere i en Aarrække raadede i H. K.

Rimeligvis er det Brydningen mellem den gamle og den ny Tid, Byfogden, der var opvokset under Kollegiernes Regimente og nu var stillet over for, at Borgerne efter Grundlovens Indførelse følte, at de ogsaa skulde tages paa Raad og nu havde større Indflydelse end tidligere.

Siden 1842 var Havnekommissionen forøget med en af Borgerrepræsentanterne, og fra 1851 blev det af Indenrigsministeriet beordret, at der i hver Havneby skulde indtræde en Toldembedsmand i dens Havnekommission, det blev her Toldforvalter N. K. Grooss.

I 1854 blev Købmand M. Meyer som Borgerrepræsentant valgt til at indtræde i H. K., og da denne var en Søn af Købmand Ahron Meyer, var han formentlig næppe velset af Formanden. (23)

Samarbejdet mellem Formanden og H. K.s Medlemmer gik daarligt, stadig var der Rivninger. Udenom Formanden indsendte man direkte Andragender til Ministeriet, og da Formanden ankede derover til Stiftamtet, blev det „tilkendegivet H. K., at Expeditioner af enhver Art, som af K. indgives til Ministeriet, bør underskrives af alle Medlemmerne, og at det er det eller de Medlemmers Pligt, som ikke billiger Expeditionens Indhold, strax at udtale og motivere sin afvigende Anskuelse — — — — “ (24)

Ved et H. K. Møde den 9. Marts 1854 ønskede Formanden at

fratræde som Regnskabsfører, da H. K. fremtidig ønskede Regnskaberne aflagt paa en ret vidtløftig og tidsspildende Maade. Havnekommissionær Raffenberg skulde derefter foreløbig for et Aar overtage dette Arbejde. (25)

Men i Mødet 4 Dage senere erklærede Formanden, at han dog efter nøjere Overvejelse vilde vedblive at føre Regnskaberne, der som hidtil blev forenet med Correspondancen. — (26)

Af de bevarede Arkivsager mærker man, at Samarbejdet i H. K. stadig blev vanskeligere, og at Wedel-Heinen efterhaanden fik alle de øvrige Medlemmer imod sig.

Ved et Møde den 6. Juli 1854, hvor Formanden ikke var nærværende, blev behandlet et Andragende om Lønforhøjelse fra Havnefoged Brock. Man vedtog at afslaa det, da Brock foruden sin Havnefogedløn fik 40 Rd. aarlig for Opsyn ved Kongebroen „og desuden driver Handel og derfor som Havnefoged ingenlunde udfolder en saadan Virksomhed, at det kan antages, at hans øvrige Virksomhed derved skulde lide.“ (27)

To Dage senere var der igen Møde, ledet af Formanden, der viste sig stemt for at forhøje Havnefogdens Løn med 40 Rd. Hertil bemærkede Toldforvalter Grooss, „at Brocks Virksomhed er saa svag, at der hengaar flere Dage, at han slet ikke er tilstede i Havnen, og med Hensyn til hans Bifortjeneste maatte Grooss gøre opmærksom paa, at hans Handel er saa omfattende, at han nok har Varer paa Creditoplag, iøvrigt erkendte han, at B. som en gammel og rastløs Mand kan have Vanskelighed ved at ernære sig i disse dyre Tider — — — —“ og henstillede til en Forhøjelse af 20 Rd.

Hertil bemærkede Formanden, at B. var en stærk og robust Mand (B. var da 70 Aar gl.) og fastholdt sit Forslag.

Da Enighed ikke kunde opnaaes, vedtoges det at indstille Sagen til Ministeriets Afgørelse. (28)

Denne gik ud paa, at Havnefogdens Løn ikke skulde forhøjes.

Forhandlingerne i H. K. antog med hvert Møde en skrapmere Karakter; man stredes om alt muligt, og stadig stod Formanden alene overfor de andre Medlemmer.

Næsten enhver Sag gav Anledning til Strid.

Ved Mødet den 3. Marts 1855 gav Wedel-Heinen sin længe opsamlede Harme Luft i følgende, som han lod tilføre Protokollen:

„Jeg har fra D'Herrer Medkommissærer modtaget en Skrivelse af 22. f. M., hvori De forlanger, at jeg skal afgive alle til Regnskabs- og Correspondancevæsenet henhørende Protokoller og Pa-

pirer til Dem i Dag. I denne Anledning maa jeg herved meddele, at jeg for Tiden ikke finder mig beføjet til at gaa ind paa Deres Begjæring. De vil nemlig erindre, hvorledes Forholdet har været i Commissionen siden Købmand Meyer blev Medlem. Den første Dag, denne Mand indtraadte i Commissionen, hvor Fred og Orden stedse har hersket, begyndte han med at bemangle min Regnskabsførelse paa en indiscret Maade. — Det stødte mig, at en saa ung Begynder debuterede ved sin første Indtræden i offentlige Forretninger med at belære en erfaren Mand, der har beklædt Embeder i over fem og tredive (35) Aar. —

De vil fremdeles erindre, at nogen af D'Herrer strax indgiven Klage over mine Forhold, som naturligvis blev uden Følger, da den var aldeles ugrundet. — Da denne Begyndelse var saa ufredelig, ansaa jeg det som det bedste Middel til at tilvejebringe Fred at fratræde Regnskabs- og Correspondancevæsenet som det Punkt, hvor jeg oftest kunde komme i Berørelse med Hr. Meyer, hvorfor jeg under 9. April tilmeldte Dem, at jeg agtede ved Regnskaberne Slutning af fratræde dette, *i det Haab at al Uenighed da i Fremtiden vilde ophøre.* Men De vil erindre, at tværtimod Enighed have de stedfundne Forsamlinger været en uafbrudt Kjæde af Stridigheder, hvor jeg i Begyndelsen gav efter, skjønt misbilligende, indtil jeg, da de omsider bleve af mere Vigtighed, besluttede mig til at undergive dem højere Afgørelse.“

Derefter fremdrager Formanden de forskellige Sager, der tidligere gav Anledning til Strid, og fortsætter:

„Efter denne sandfærdige Fremstilling finder jeg det en næsten utrolig Dristighed at beskyldte mig for, at være Aarsag i den Uenighed som finder Sted i Commissionen, da denne alene kan tilskrives Grooss & Meyer, ligesom jeg finder det betænkeligt under de stedfindne Forhold nu at fratræde Regnskabsførelsen, hvorved ufejlbar endnu flere Anledninger til Strid vilde opstaa, idet jeg formener, at det er rettere at tage Beslutning herom, naar de mange Sager, der nu staa for Ministeriet, faar deres Afgørelse.“

Denne Redegørelse kom vistnok noget uventet for Medlemmerne af Kommissionen, Grooss riposterede, og Meyer forbeholdt sig senere at fremkomme med sit Gensvar. (29)

Formanden var sygmeldt ved Møderne 1855 19. April og 3. Maj.

Den skarpe Form, hvori denne Redegørelse blev fremført, gjorde Forholdene endnu værre, og en livlig Korrespondance fulgte fra Medlemmerne til Formanden, fra denne til Stiftamtmanden, der indberettede derom til Ministeriet.

Derfra kom ad tjenstlig Vej en skarp Skrivelse, først en Bekla-

gelse over at Toldforvalteren, Kammerraad Grooss, vil udtræde, derefter anfører Indenrigsministeren bl. a.:

„Iøvrigt er jeg forvissat om, at den meget ærede Kommissions Medlemmer ville lade det sig være magtpaaliggende, for Eftertiden at undgaa Konflikter af den Natur, som hidtil har fundet Sted — — —“. (30)

Denne Henstilling hjalp imidlertid ikke, og for at faa en Løsning paa denne kedsommelige Affære indsendte Stiftamtmanden Kammerherre Unsgaard, en Redegørelse og Forslag til Sagens Løsning.

Brevet er fortrinligt affattet og med et Lune, som ellers fattes i tjenstlige Skrivelser; det lader antage, at Amtmanden, trods alt Besværet dermed, har haft Øje for det komiske i, at H. K.s Medlemmerne i den Grad var kommen i Haarene indbyrdes.

„Kævlernerne og Vrøvlerierne i Middelfart Havnecommission lade til aldrig at ville faa Ende.

Jeg tilader mig herved at fremsende endnu 2 Bilag til denne fameuse Commissions Forhandlinger, nemlig 1: et til det meget ærede Indenrigsministerium stilet Andragende, hvori 3 af Havnecom. Medlemmer, efterat Livet næsten er gaaet af Com.s Formand, anholder om at maatte udtræde af bemældte Com. 2: et Andragende fra Formanden om, at han under sin Sygdom maa lade møde i Com. ved sin Fuldmægtig, hvilket er nægtet ham af Com.s øvrige Medlemmer.

Den hele Com. synes saaledes at synge paa det sidste Vers. Et Medlem har Indenrigsministeriet tilladt at udtræde; Formanden kan ikke og vil vist i længere Tid ikke kunne møde paa Grund af Sygdom, og de tre Medlemmer anholde om at udtræde. Saa er Com. reduceret til 0, hvad den vel ogsaa under de Forhold, der i længere Tid har hersket mellem dens Medlemmer, allerede nu omtrent er.

Over Andragendet fra de 3 Medlemmer, hvilket vel især er foranlediget par dépit formedelst den Irettesættelse, vedkommende erholdt ved Indenrigsministeriets Resolution af 7. f. M., burde jeg vistnok have indsendt Formandens Erklæring. Men da det er mig bekendt, at hans Helbredstilstand var saadan, at den mindste Ærgrelse maaske kunde koste ham Livet, troede jeg først at burde indhente han Læges Erklæring i saa Henseende, og af den herhos følgende Skrivelse fra Canselliraad, Distriktslæge Toxværdt, vil Ministeriet ogsaa erfare, at denne Læge paa det Indstændigste fraraader at bebyrde Formanden med Sager, der kun-

ne virke irriterende paa hans Sind. Hvad er altsaa nu at giøre?

Med Hensyn til Formandens Andragende om, at hans Fuldmægtig maa meddeles en speciel Constitution til at møde som Formand i Havnekommissionen, da skal jeg ikke nægte, at saadant forekommer mig mindre correct, uden at tale om, at en slig Fremgangsmaade sandsynligvis vilde lede til en større Scandale, end hidtil. Rettest vilde det sikkerligen være at constituere en anden i Middelfart boende Embedsmand til midlertidig Formand. Men jeg ved i saa Henseende ingen at foreslaa. Toldforvalteren er nylig traadt ud af Commissionen, og hans Constitution vilde derfor næppe være passende, ikke at tale om, at den sandsynligvis vilde slaa Formanden rent ihjel. Postmesteren kiender jeg ikke, og andre qualificerede Embedsmænd troer jeg ei, at der findes paa Stedet.

Alt vel overvejet, veed jeg ikke bedre, end at Indenrigsministeriet vilde overdrage mig foreløbigen at fungere som Formand — — — — —.“ (31)

Den 25. Maj 1855 afholdt H. K. Møde, hvorved Amtmand Unsgaard var tilstede, og hvor han fik de gamle Stridspunkter bilagt. De gamle H. K.s Medlemmer, P. Hansen og Raffenberg fra traadte, og ved Modet Dagen efter var den nye H. K. valgt, det blev Købmand A. C. Hansen og Brændevinsbrænder Niels Rammeskov. For Borgerrepræsentationen indtraadte Brændevinsbrænder Niels Poulsen i Stedet for Købmand M. Meyer. Ved dennes Fratræden ophørte Uroen i H. K., thi det var uden Tvivl ham, der virkede som Sennep udi Næsen paa Byfogden og derved fremkaldte den stadige Unighed.

1856 tog Wedel-Heinen sin Afsked, og i hans Sted blev Embedet overtaget af P. K. Møller, der synes at være tiltraadt i Januar 1857.

To Aar efter kom Toldforvalter Grooss atter tilstede ved H. K.s Møder og deltog i disse indtil Udgangen af 1868.

H A V N E R E G N S K A B

Ved den nye Havn blev der i Aarene 1839—43 en Del Udgifter til Opudring, Brolægning og forskellige andre Forbedringer. (32)

Efter Krigen 1848—50 begyndte en regelmæssig indenrigsk Dampskibstrafik med Passagerer og Stykgods. For at fremme denne Fart blev den nordre Mole forsynet med Plankedæk, hvorfor blev betalt 719 Rd. (33)



Havnen set fra Øst 1864
 tegnet til „Illustreret Tidende“.

I Forgrunden den gamle Kystlinie, tildels beskyttet af Vidjefletværk.
 Havnebanen var endnu ikke anlagt.

De aarlige Udgifter til Vedligeholdelse var højst forskellige, af og til under 300 Rd. aarlig, men til Tider kunde de være betydelige efter Datidens Forhold.

Saaledes:

1857	Reparation af den vestre Stenarm, 40 Alen....	824 Rd.
1858	Reparation af Bolværket, der var beskadiget af Isgang	936 -
1861	en Hovedreparation af Bolværk.....	1518 -
1862	Istandsættelse af Dampskibsbroen.....	1920 -
1865	Opmudring	862 -
	Istandsættelse af østlige Havnebrohovede.....	605 -
	vestlige Havnemole.....	634 -
	Dampskibsbroen og Brohovederne.....	1111 -
	61 Alen Bolværk.....	2455 -
1866	nyt Brodække paa Dampskibsbroen.....	449 -

	76 Alen Bolværk.....	2977 Rd.
1867	2 Stykker do.....	1701 -
	Havnepladsens Regulering.....	486 -
1869	Opmudring	598 -

(34)

Havnen havde i 1848 faaet afbetalt Laanet fra 1838, i de følgende Aar blev der efterhaanden samlet en Formue, som ifl. Budgettet for Aaret 1870 ansloges til 18,857 Rd. Heri er indbefattet dens Ejendom i Vestergade 2,200 Rd., men selve Havneanlægget er ikke opført som et Aktiv eller Formue.

Da Byens Kæmnerkasse af og til manglede Midler, fik man flere Gang et Laan af Havnekassen. I 1846 saaledes 1500 Rd., hvoraf der i nogle Aar ikke skulde svares Renter, (35) i 1860 til Omlægning af Landevejsgaden (o: Algade) 6,200 Rd. og samme Aar til en ny Skolebygning Opførelse (vistnok den saakaldte borgerlige Betalingsskole i Søndergade) 2,170 Rd. Disse Beløb blev forrentet med 4 % p. a.

Til den voksende Formue bidrog de nye forhøjede Havnetakster — fra Aarene 1838, 1852 og 1857. Ved sidstnævnte blev bestemt, „at Havneafgifters Opkrævning for Lossen og Laden i Told-distriktet udenfor selve Havnen skulde aldeles bortfalde.“ (36)

Fra 1846. indtil 1856 findes der jævnlig som indgaaet fra Assens Toldkammer Beløb for Havneafgift fra Wedellsborg og Tybrind med flere Steder.

Desuden fik Dampskibe i regelmæssig ugentlig Passagerfart Moderation i Skibsafgifterne.

Havne- og Broafgifterne var i dette Tidsrum:

1840—44	i Gennemsnit aarlig	1748 Rd.
1845—49	- — —	2357 -
1850—54	- — —	2173 -
1855—59	- — —	2062 -
1860—64	- — —	2380 -
1865—69	- — —	2990 -

(37)

Som det vil ses nedenfor, er Aarene 1864—69 stærkt præget af Jernbanens Anlæg, en stærk Stigning i 1865 og endnu i 1866; men i Slutningen af dette Aar føres Banen igennem til Strib med Overfart til Fredericia, og dermed fik Post-, Vare- og Persontrafikken en anden Rute, og i de derpaa følgende Aar synker Havnens Indtægter stærkt.

1864	indbetales af Toldforvalteren	2247	af Havnefogden	0 Rd.
1865	— - —	3722	- —	0 -
1866	— - —	3867	- --	283 -
1867	— - —	2395	- —	250 -
1868	— - —	2248	- —	189 -
1869	— - --	1842	- —	155 -
1870	— - —	1689	- —	136 -
				(38)

Havneudvidelsen 1870.

Middelfart Havn viste sig i Aarenes Løb at være for lille, saavel for den tiltagende Trafik som vel navnlig som Vinterleje for de i Byen hjemmehørende Fartøjer, hvis Antal efterhaanden forøgedes.

Paa Foranledning af H. K. (Havnekommissionen) blev der allerede i 1853 af Havneinspektøren Kaptajn C. A. Leth udarbejdet et Overslag til en Udvidelse i vestlig Retning, hvorved Havnens Rumfang vilde blive forøget til det dobbelte. (1)

Udgifterne dertil blev anslaaet til 13,500 Rd. Havnekassen havde i 1848 faaet afbetalt det i 1838 stiftede Laan, og Kassebeholdningen steg lidt efter lidt, men skulde den foreslaaede Udvidelse gennemføres, maatte der atter optages et Laan. Derfor var der ingen Stemning i H. K., og efter forskellige Møder derom blev Sagen stillet i Bero.

I 1856 forsøgte Byens Skippere ved følgende Henstilling at faa H. K. til at optage Arbejdet for at faa bedre Havneforhold:

„Det er den meget ærede Havne Commission bekjendt, at Middelfart Havn er meget for indskrænket til at rumme de Fartøjer, som nu høre hjemme hertil Byen, samt at den Rullen, som Nordvest Vinde foraarsager, er saa besværlig og saa farlig, at vore Skibe tit og ofte er udsatte for Beskadigelse.

Det er derfor et højst billigt Ønske, at disse noget væsentlige Mangler snarest muligt afhjælpes, og har den meget ærede Havne Commission ogsaa selv erkendt saadant ved at tage Initiativet i Sagen, men da Tiden gaar hen, og vi maa ansee det højst nødvendigt, at Arbejdet paabegyndes om muligt endnu i anstundende Sommer, saa tillader vi os at anmode den meget ærede Havne Commission om at samles med dem, for at vi mundtlig kan udhæve Sagen, og fremsætte vore Grunde samt proponere en Plan til Havnens Udvidelse og Forbedring, da vi have bragt i Erfaring, at Commissionens Formand Herr Kammerjunker Wedel-Heinen om faa Dage agter at foretage en

Rejse, var det os meget kjært, om Mødet maatte finde Sted endnu i denne Uge.

Den ærede Commissions Svar imødeses.

Middelfart, den 27. Februar 1856.

Ærbødigst

J. J. Thuesen.

Th. Jensen.

P. R. Møller.

I. Riising.

P. Thuesen.

C. J. Petersen.

K. Thidemann.“

(2)

Ved H. K.s Møde den 6. Marts 1856 var fornævnte Skibsførere indbudte, Formanden gjorde disse bekendt med, at Havnens Kassebeholdning var 9,058 Rd., og vilde man foretage den ønskede Udvidelse, skulde der optages et Laan af ca. 4,000 Rd.

„Dernæst blev det Spørgsmaal omventileret, om den af Havneinspektoren forfattede Tegning og Plan til Anlægget vesten for Broen skulde lægges til Grund, eller om Udvidelsen efter et f. A. fremsat Forslag burde skee østen for Broen. Formanden henviste til hans allerede fremlagte Indlæg til Protokollen, hvorefter han finder, at Havneinspektorens allerede forhen lagte Plan burde lægges til Grund, og hvorefter Anlægget østen for Broen findes uhensigtsmæssigt.

Samtlige mødte Skibsejere vare enige om, at Udvidelsen skulde ske vesten for Broen, og at Anlægget mod den østre Side var aldeles uhensigtsmæssigt, alene af den Grund, at Havnen ikke kunde blive saa bred, at større Skibe kunde sveje inde i Havnen.

De øvrige Medlemmer kunde ikke for Øjeblikket tiltræde de af Formanden i denne Anledning til Protokol fremsatte Tanker, men forbeholdt sig ligeledes skriftligt at imødegaa disse til næste Møde.

Man udsatte Sagens Fremme til Havneinspektorens Komme“. (3)

Fra Havnekommissærerne Niels Rammeskov og A. C. Hansen samt Borgerrepræsentanten H. S. Hansen blev der den 9. April 1856 afgivet et ret skarpt Indlæg angaaende den paatænkte Havneudvidelse.

Der anføres bl. a.:

„Vesten for Byen kan slet ingen Havneplads blive kuns en lang Strimmel til Losse- og Ladeplads, hvorpaa knap 2 Vogne ville kunne kjøre forbi hverandre. At inddæmme en Plads for Enden ville i flere Henseender kuns blive højst maadelig Losseplads.“

„Da Torvet ligger midt i Byen med en kort Gade ned til Stranden, ville det være særdeles let ad denne Vej at have Nedkjørsel, da denne er forud dannet.“

„Der kan vist blive en rolig Havn vesten for Byen, men dette maa der ogsaa kunde blive under (5: midt for) Byen.“

„At mindst $\frac{11}{12}$ Deel af Kjøbmændene heri Byen, hvorefter de fleste er Skibsrehdere ere imod en vestlig Udvidelse af Havnen er os bekjendt.“

„Den nuværende Havn er efter alles Mening anlagt paa et uroligt Sted i den yderste vestlige Ende af Byen — — —.“

„At Produkthandlerne i de senere Aar concentrerer sig mere og mere i den østlige Ende af Byen, og denne stadig udvides i den — — —.“

„Da en jydsk Jernbane som muligvis snart vil blive paabegyndt efter Ministerens Udtalelse vil komme til at udmunde ved Snoghøj og en fyensk Bane utvivlsomt vil komme efter, formener vi, at Havneanlægget bør underordnes Jernbanesagen, som vil blive af største Vigtighed for Byen.“

„Naar Forhandlingsprotokollen udviser, at der fra nogle Skippere og Skibsrehdere er demonstreret for et vestligt Havneanlæg, da tillægge vi ikke det nogen stor Betydning, da vi anseer det for sandsynlig, at dette er bemærket af Formanden. Det bør ogsaa bemærkes, da Formanden ikke har ladet dette tilføje i Protokollen, at de samme Skippere og Skibsrehdere ved deres Nærværelse i Mødet den 6. Marts d. A. erklærede, at et godt Havneanlæg kunde ligge under Byen, naar man kom forbi det saakaldte Kirkehul.“

„Vi slutte med det Haab, at den ærede Formand ville erindre, at *han* ikke er Havnekommissionen, men som hver af vi andre et Medlem deraf, som maa underordne sig Pluraliteten, saa meget mere som vi kun nødig ville, at de idelige Rivninger, som fandt Sted imellem den nylig aftraadte Havne Commission skulde gentages i Nærværende.“ (4)

Samtlige tre fornævnte har underskrevet dette Indlæg, men fra N. Rammeskov er indlagt et Brev af samme Dato, hvori han tager en vis Reservation ved den Bemærkning, „at jeg ikke kan tiltræde Skrivelsen i Eet og Alt hvad Havneanlægget angaar.“ — —

(5)

Uden at det nævnes, udtrykker R. formentlig derved, at han var stemt for den vestlige Udvidelse, hvilket er forstaaeligt, da han ejede den store Gaard, Algade Nr. 4, og altsaa var interesseret i den vestlige Udvidelse.

Thi Tvistens Æble var Spørgsmaalet *Øst* eller *Vest*; senere skulde det komme end mere i Forgrunden.

Man var altsaa uenige i H. K., og af dens Forhandlingsprotokol ses det, at Kaptajn Leth ikke deltog i noget Møde i Aaret 1856.

Havneudvidelsen blev atter stillet i Bero, mulig ogsaa, fordi det paatænkte Jernbaneanlæg maatte regnes som en Mulighed. Forhandlingerne derom var i Gang, og man ventede med god Grund, at Jernvejens Rute skulde følge den gamle Færdselslinie Middelfart—Snoghøj.

Forhandlingerne om en større Havn var som nævnt gaaet i Staa, og i en halv Snes Aar hvilede da dette Spørgsmaal.

Byen Middelfart havde i det Tidsrum en jævn Fremgang, hvori Havnen fik forøget Indtægt og Omsætning.

Saa, i Aaret 1866, begyndte der at hæve sig Røster for at faa en større og bedre Havn.

Det var den ny Tids Befordring, det nye Jernbaneanlæg, der var Aarsagen. Borgerne i Middelfart følte, at Forholdene vilde blive anderledes, men hvordan de vilde udvikle sig, det kunde ingen vide, kun saa meget forstod man, at det gjaldt om at have en god, nutidssvarende Havn.

I September 1865 var Banestrækningen Nyborg—Middelfart bleven aabnet for Driften. Det gav forøget Trafik for Havnen, men i Efteraaret 1866 skulde Baneanlægget desværre gennemføres til Strib med Forbindelse til Fredericia; man anede den mulige Fare for Byens Trivsel.

Den 25. Januar 1866 afholdt H. K. et Møde „for at forhandle om Spørgsmaalet om Anlægget af en ny Havn eller Udvidelse af den nærværende Havn.“

Alle Medlemmer var tilstede, og alle gav de deres Mening om Sagen tilkende.

„Medens man var enig om, at den nuværende Havn afgiver utilstrækkelig Plads i Forhold til den Omsætning, der i den senere Aarrække har fundet Sted, og som forventes at ville tiltage efter Anlægget af den fyenske Jernbane, naar Havneforholdene ikke lægger Hindringer iveau derfor, samt om, at den nuværende Havn lider af andre Mangler og saaledes, navnlig fordi den ikke har eller kan skaffe behørig Havne- og Oplagsplads, var H. K.s Medlemmer af forskellige Anskuelse om, hvorledes de stedfundne Mangler skulde afhjælpes.“

„Toldforvalter, Justitsraad Grooss henholdt sig til et af ham affattet skriftligt Votum, der fremlagdes og oplæstes, og hvori han udtaler sig for, at en ny Havn anlægges omtrent midt for By-

en med Nedkjørsel fra Torvet, idet han derhos har søgt at paa-vise, at et saadant Havneanlæg, der efter den af Civilingenieur Otterstrøm udarbejdede Plan vilde medføre en Bekostning af 67,000 Rd., vilde kunne bekostes og forrentes og afbetale sig, naar Havne- og Broafgifterne i Middelfart, der er lavere end ved de fleste andre Toldsteder, i Gennemsnit forhøjedes med 50 %.

Byfoged, Justitsraad Arnesen var stemt for en Havn midt for Byen, men mente, at i saa Tilfælde burde den gamle Havn aldeles opgives af Hensyn til Udgifterne ved dens Vedligeholdelse. Forøvrigt var han betænkelig ved den af Grooss foreslaaede Forhøjelse af Havneafgifterne.“

„Købmand Raffenberg udtalte sig ligeledes for Anlægget af en ny Havn midt for Byen, hvad han antog at være den eneste rigtige Løsning af Havnespørgsmaalet, og hvad han troer vil kunne betale sig; han er i saa Fald for, at ikke yderligere Bekostninger anvendes af Havnevæsenet paa den gamle Havns Vedligeholdelse.“

Det var Tilhængerne af Udvidelsen mod Øst, som her havde talt, derefter fremførte de i Byens vestlige Del boende Medlemmer deres Forsvar for Havnen i vestlig Retning.

„Kjøbmand Thidemann og Brændevinsbrænder N. Rammeskov formente, at der under ingen Omstændigheder kan eller bør være Spørgsmaal om Opgivelse af den nuværende Havn, der bør vedligeholdes, saa af den kan afbenyttes saavidt Pladsen tillader det af enhver, der foretrækker at bruge den fremfor en ny Havn. Førstnævnte tilføjede derhos, at han maa anse det meget tvivlsomt, om et nyt Havneanlæg, som det foreslaaede, kan betale sig, og om han tør stemme for samme. Men hertil kommer endnu, at han ingenlunde kan ansee den foreslaaede Havn for hensigtsmæssig, da den paa Grund af Strømforholdene vil blive overordentlig vanskelig at komme ind i, naar ikke Indløbet til samme bygges paa den vestlige Side tæt ind mod Land, hvad vilde medføre meget kostbare og ikke i Overslaget beregnede Opmudringsarbejder — — —.“

De to Mænd formente, at den bedste Løsning af Sagen var at udvide den gamle Havn mod Vest og med Indsejling i den vestlige Side. Og her var det den virkelig sagkyndige, der udtalte sig, thi Købmand Thidemann var gammel Skibsfører. (6)

Aaret efter, den 1. Marts 1867, var Havnesagen atter til Forhandling.

Formanden ytrede den Anskuelse, at man ikke for Tiden skulde tage nogen Bestemmelse, men at man afventede hvilken Indflydelse den nylig aabnede gennemgaaende Jernbanetrafik (over

Strib—Fredericia) vilde medføre for Havnens Afbenyttelse og dens Indtægter.

„Herimod erindrede Skolebestyrer Mathiassen, at han ansaa det af Vigtighed netop nu at fremme Sagen, idet man just derved vilde modvirke Indflydelsen af de ugunstige Forhold, som Jernbaneforbindingen over Strib—Fredericia maatte medføre for Middelfart. En væsentlig Forandring og Forbedring af Byens Havneforhold vilde efter Sandsynlighed forøge Skibsfarten paa denne, og man vilde da ikke være udsat for, at man under Paaberaab af Middelfart daarlige og indskrænkede Havneforhold mulig anlagde en Havn ved Strib — —.“

Ved Afstemningen vedtoges det derefter, „med Pluralitet ikke for til Efteraaret at tage nogen Bestemmelse i det heromhandlede Havnespørgsmaal, med mindre særegne Omstændigheder, saasom hvis der skulde fremkomme Forslag om Bevilling til et Havneanlæg ved Strib, skulde gøre en tidligere Behandling af Sagen nødvendig.“ (7)

Man forhastede sig ikke den Gang, thi atter hengaar der et Aar, hvori Havnesagen er stillestaaende. Da tager det menige Borgerkab fat, idet „226 herværende Borgere og Indvaanere indgav et Andragende om, at denne Sag snarest mulig maa blive fremmet. Da Anskuelserne om, hvad der skulde foretages var forskellige, vedtoges det, at Formanden skulde udarbejde en Indstilling derom til højere Vedkommende grundet paa de Materialer, som de forskellige Anskuelsers Repræsentanter vilde tilstille ham.“ (8)

I Aaret 1868 afklarer Forholdene sig, man opgiver Projektet Havnen midt for Torvet, den væsentlige Aarsag var det vistnok, at dette vilde blive altfor kostbart for Havnekassens Bæreevne.

Hen paa Efteraaret maa det være afgjort, at man nøjedes med at udvide den gamle Havn mod Vest. Tilhængerne af dette Forslag havde sejret.

Nu gjaldt det om at faa Havnemundingen anlagt saaledes, at man kunde faa en praktisk Indsejling, og dertil tog man Søfolkenes paa Raad.

„Den 9. December 1868 var H. K. og Kommunalbestyrelsen samlet til et overordentligt Møde i den staaende Anledning for at modtage Udtalelser og Erklæringer fra herværende Sømænd angaaende Spørgsmaalet om det hensigtsmæssigste Sted til at anbringe Havnemundingen i den udvidede Havn; foruden H. K. og Kommunalbestyrelsens Medlemmer, der var tilstede med Undtagelse af Justitsraad Groos og De Herrer P. Christensen og N. Rammeskov, var Ingeniør Otterstrøm ligeledes mødt.

Efter Opfordring fremstod:

1. Lods Herman Petersen, 50 Aar gl., født i Middelfart, siden 1848 ansat som fast Lods her i Byen, paa Anledning udtaler han som sin paa mangeaarig Erfaring grundet Overbevisning, at det vil være rettest at anbringe Munden paa den udvidede Havn i den paa Jørgensens Plan angivne Retning alt-saa mod N. V. og ikke mod N. O., fordi Strømmen altid eller omtrent de 23 af 24 Timer gaar stærkt sydlig med Bagvande langs Havnens nordlige Side fra Øst til Vest, og det er derfor meget lettere at løbe ind i Havnen fra N. V. end fra N. O., af samme Grund vil baade Is og Tang sætte langt over ind i Havnen, hvis Munden ikke bliver lagt i N. V.
2. Skipper O. A. Brock, 49 Aar gl., født i Middelfart, har siden 1835 faret herfra Byen først som Matros, siden som Styrmand og Skipper, han udtalte ligeledes den bestemte Formening, at Munden paa den udvidede Havn bør ligge i N. V. og ikke i N. O., fordi Skibe ikke uden Vanskelighed kunne manøvrere gennem den stærke Strøm, der gaar fra Øst til Vest men derimod meget lettere med næsten enhver Vind kan anløbe Havnen gennem en Aabning fra N. V.. Han mener ogsaa, at en saadan Aabning i den Retning vil gøre Havnen roligere, end den nu er, ligesom Havnen vil ligge bedre for Islæg end nu er Tilfældet.
3. Baadfører Frederik Vilhelm Uhl, Dannebrogsmænd, født i Middelfart, 50 Aar gl., siden 1840 Baadfører her i Byen.
4. Færgeskipper Mads Brødbek, 44 Aar gl., født i Middelfart, har siden 1845 sejlet med Færgen fra Middelfart til Snoghøj.
5. Baadfører Peter Kongebro, 40 Aar gl., født i Middelfart, har i 16 Aar været Baadfører heri Byen, stadig faret mellem Middelfart og Fredericia.
6. Skipper Peter Andersen, 43 Aar gl., født ved Assens, har siden 1847 stadig faret fra Middelfart.
7. Baadfører Chr. Nissen, 34 Aar gl., født i Middelfart, har som Matros, Styrmand og siden som Baadfører ialt i 16 Aar faret her fra Byen.

Hvilke alle udtalte sig i fuldkommen Overensstemmelse med Lods Petersen og Skipper Brock og af de samme Grunde som disse vilde foretrække Havnemunden i den udvidede Havn i N. V. for i N. O.“ (9)

Af Ingeniør Otterstrøm var der nu udarbejdet en Plan over Havnens Udvidelse mod Vest med Havnemunden i Nordvest; med Indenrigs-Ministeriets Billigelse blev denne vedtaget og Bekendtgørelse om Indhentning af Tilbud paa Arbejdet udstedt. (10)

Disse var indkomne den 18. September 1869, og ved et Byraads-møde den 23. s. A. blev der taget Bestemmelse om Overdragelsen af Arbejdet. (11)

Havnens økonomiske Stilling var i Følge Kapitalstatus den 29. November 1869:

a. i rede Penge og rentebærende Indskud	4,110 Rd.
b. i Pengeeffekter	12,057 -
c. i fast Ejendom	2,200 -
d. i Maskiner og Inventar	500 -

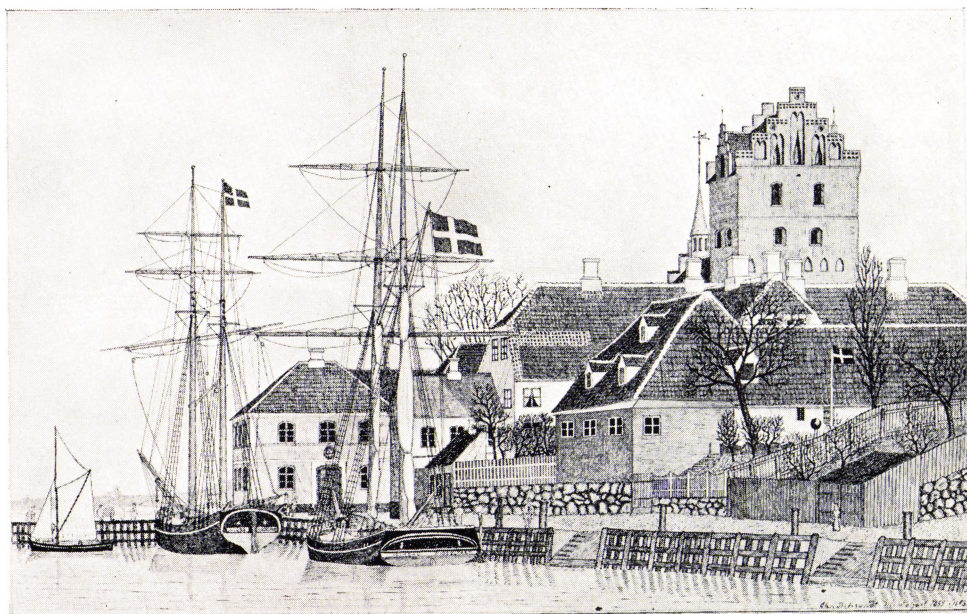
18,867 Rd.

og ingen Gæld. (12)

Til Havneudvidelsen maatte der rejses et Laan paa indtil 22,000 Rd. Tilladelse hertil fik H. K. ved Indenrigsministeriets Skrivelse af 20/11 1869, og Laanet blev ydet af „Vends med flere Herreders Spare- og Laanekasse“ i Nørre Aaby. (13)

Arbejdet blev begyndt i Foraaret 1870 og var for største Delen fuldendt ved Aarets Slutning.

Udgifterne hertil var:	Rd.	Sk.
Anlæg af en nordlig og vestlig Mole og Borttagelse af den gamle vestlige med Tillæg af Tømmer ifølge det i Henhold til skriftlig Licitation af Tømrermester N. Jørgensen indgivne og antagne Tilbud og senere Forhandling desangaaende	11,960	32
Grosserer Berendsen i København ved Firmaet Jerichau & Christensen, Middelfart, for Jernplader til Pælebeslag	2,389	5
Smed N. H. Hess for at beslaa Pælene	163	64
Skruer, Hukkebolte, Spiger	404	25
Kobbersmed P. Groth for Galvanisering af Skruer, Hukkebolte samt Spiger	193	26
513 Kubikfavne Søsten	4,615	—
Stenenes Pakning i Molerne	360	88
Snedker K. Hansen for at opsætte et midlertidigt Bolværk mod Land	193	12
Arkitekt Leth for Tilsyn med Havneudvidelsen	400	—
Forskellige Beboere af Vestergade for Afstaaelse af Grund til Udvidelse af Havnepladsen	113	72
Tømrermester N. Jørgensen for Istandsættelse af østre Brohoved og Dampskibsbroen	224	—



Middelfart Havn 1871

tegnet af Chr. Behrendt efter et Fotografi.

Bygningerne er: Toldboden, Gorits' Hus, J. K. Behrendts Gaard, bagerst Landsiden mod Brogade, Sidelængen i Gaarden, Rejsestalden med de tre Kviste, dør foran en Pavillon, og tilhøjre for denne Avlsbygningen.

I Baggrunden Kirken.

Fartøjerne er: Per Kongebros Storbaad, Skonnert „Niord“ af Middelfart og en anden Skonnert, der ikke var hjemmehørende her.

	Rd.	Sk.
Jens Nielsen og Jørgen Madsen for Opmudring.....	1,493	—
Niels Jørgensen for Opmudring.....	41	16
Brolægger Dupont for Planering af Fylden fra Opmudringen	64	—
Forskellige mindre Beløb.....	233	91
Ialt.....	22,849	47

	Rd.	Sk.
I Aaret 1871 blev bekostet:		
a. det gamle Havneløbs Lukning.....	1,141	58
b. den vestre Moles Stendossering mod Land og Transport af Fyld.....	516	76
i 1872:		
Opmudring m. v.	767	76
(14)	Ialt Udgift....	25,275 65

Hermed var den udvidede Havn til Dels færdig.

Middelfart Havn 1870-1900.

Stormfloden den 13. November 1872 gjorde stor Skade paa de danske Kyster, særlig de sydlige. Ved Middelfart steg Vandet saa højt, at det i Brogade naaede indtil Jens Jensens Hus (Matr. Nr. 63, Hus Nr. 5), og paa Trækbanens Spor stod Jernbanevognene i Vand. (1)

Paa Brohovedet og Dampskibsbroen blev derved foraarsaget en Del Beskadigelser. Byraadet overdrog „Havnetilsynet efter bedste Skønnende at lade Reparations-Arbejderne udføre, dog saaledes, at ikke uden de nødvendigste Arbejder ved Dampskibsbroen udføres.“

Af Centalkommissionen til Understøttelse af de nødlidende ved Stormfloden 1872 fik Havnen i 1873 tilstaaet 1700 Rd. (2)

Leverancerne af Tømmer og Planker til Reparations-Arbejdet blev udbudt og antaget i Februar 1873, de øvrige Leverancer og Udførelsen af Arbejdet først i Juni Maaned.

Dog ikke Tømrerarbejdet, thi derpaa havde ingen givet Tilbud. Det overdroges da Skibstømmer M. Pedersen (Illum), „der forpligtede sig til straks at paabegynde Arbejdet og at fortsætte samme uafbrudt med 3 Mand, foruden det ved Pælenedramning o. s. v. nødvendige større Mandskab“ — Betalingen bestemtes for M. Pedersen til 9 Mark, for Tømrerfolkene til 8 Mark og for Rambukfolkene til 7 Mark daglig, der skulde udbetales en Gang om Ugen. — Af M. Pedersens Dagløn tilbageholdes 1 Mark om Dagen, der først udbetales ham, naar det hele Arbejde er færdigt, hvorhos der eventuelt stilles ham et Gratiale af 25 Rd. i Udsigt, naar Arbejdet bliver godt udført og til Byraadets fulde Tilfredshed. --- Omkostningerne ved Rambukkens Tilvejebringelse og Istandsattelse afholdes af Havnekassen.“ (3)

Havneudvidelsen var i 1873 endnu ikke helt fuldført, og da Stiftamtet i Februar Maaned forlangte Oplysninger derom, maatte Byraadet indrømme, „at der ved Udførelsen af den oprindelige Havneplan manglede endnu Bolværket mod Land og Opmudring i den nye Del af Havnen, men at man nærede Betænkelighed med

Hensyn til at udføre Arbejder hvortil yderligere Laan vilde behøves.“ (4)

Havnebojen forsvandt i Januar 1875, mulig var den sunken efter at være bleven læk, den var og blev borte; dens Jernringe fandt man senere paa Aaret ved Kongebroen. Skipper Grøn bjærgede dens Anker og Kætting, og en ny Bøje blev leveret af Smed H. Pedersen, den kostede 460 Kr. (5)

I Aaret 1876 blev der opført et Stenbolværk mod Landsiden i Havnens nye Del. Indtil da var der den oprindelige Strandbred.

Tømmeret til Inddæmningen blev leveret af Købmand I. A. Broch, og Arbejdet med Stensætningen blev overdraget til Brolægger Hans Sørensen. (6)

Allerede en Maaned senere erklærede Hans Sørensen „ikke at ville eller kunne fortsætte Arbejdet med Stendosseringen for den engang accorderede Pris 18 Kr. pr. løbende Favn, hvorfor Udvalget saa sig nødsaget til at gøre ham en Indrømmelse. Da det havde vist sig, at han ikke med sine Folk kunde holde mere end halv Dagløn, besluttedes det at betale ham istedet for 18 Kr. pr. løbende Favn 15 Øre pr. Kubikfod af hele Mørtelen (d: Mørtelmassen), dog med den Bemærkning, at han forpligtede sig til at arbejde med fem Mand daglig, indtil hele Arbejdet er fuldendt.“ (7)

For at gøre Arbejdet saa billigt som muligt blev dette Stenbolværk ikke ført dybere ned end til 5 Fod i Grunden. (8)

Havnekassen var ikke godt beslaaet, og det faldt meget besværligt at faa det til Arbejdet nødvendige Laan 4,000 Kr.

Dampskibsbroen maatte i 1881 istandsættes. Efter et Overslag skulde der dertil anvendes 7,000 Kr., men paa Grund af Havnekassens trange Kaar blev der kun udført Arbejde for 4,000 Kr., som man laante i Spare- og Laanekassen for Middelfart og Omegn. (9)

En Opmudring af Havnen var nødvendig, ligeledes en større Dybde. Indtil da havde denne været 10 Fod, men den skulde gerne være noget mere, og Byraadet vedtog derfor i 1883 at forøge Dybden til 12 Fod og samtidig at faa det grunde Vand i Havnens sydvestlige Del gjort sejlbart. (10)

Man fik efter nogle Forhandlinger lejet en Stege Havn tilhørende Dampmuddermaskine. Den var i Sommeren 1883 udlejet til Bogense Havn, derfra blev den paa den første Dag i September Maaned bugseret til Middelfart af et Kolding-Dampskib. I Leje af Muddermaskinen blev der betalt 300 Kr. pr. Maaned. Driftsudgifterne og dens Betjening blev afholdt af Havnekassen; der var ansat 1 Fyrbøder samt 6 Mand. Daglønnen var for Fyrbøderen 2 Kr. 50 Øre, for de øvrige 2 Kr. 35 Øre. Arbejdstiden var beregnet fra

Kl. 6 Morgen til Kl. 7 Aften med 1 Times Middag og $\frac{1}{2}$ Times Frokost. (11)

Af nævnte Regnskab fremgaar det, at der desuden var ansat en Formand og en Nattevagt.

Arbejdet blev færdigt den 15. Januar 1884 og beløb sig ialt til 7069 Kr. 84 Øre, desuden er opført et Beløb af 500 Kr. for at bugserere Muddermaskinen til Stege. (12)

Desværre kom der et kedeligt og dyrt Efterspil, thi „fra Foren af Bugserbaaden „Dragør“ modtoges om Morgenen den 21. Januar 1884 Telegram fra Svendborg, hvorefter Dampmuddermaskinen var sprungen læk omtrent 1 Mil fra Svendborg og slæbt dertil, hvor den efter senere modtagen Meddelelse er sunken i Havnen. Da Maskinen for Rejsen til Stege er forsikret for 9,000 Kr. hos „De private Søassurandørers“ herværende Agent, Thide-mann, anmeldtes Sagen uopholdelig for denne, men støttet paa den i Svendborg afgivne Søforklaring, hvorefter Maskinen ved Afgangen herfra ikke skal have været i sødygtig Stand, have Assurandørerne erklæret sig løste for enhver Forpligtelse med Hensyn til den tegnede Forsikring. Det vedtoges at tilkendegive Assurandørerne, at det ved upartisk sagkyndige Personer her paa Stedet kan godtgøres, at Maskinen ved Afgangen herfra var i sødygtig Stand, og at Byraadet i det hele taget nærer den faste Overbevisning, at der her er foretaget ethvert muligt Skridt for at sikre dens Overførsel til Stege — — — —“ (13)

Denne Byraadets Paastand nyttede intet, thi desværre havde man ikke sikret sig den nødvendige Sodygtigheds-Attest; et Sagsanlæg paafulgte, og Resultatet blev, at Havnekassen maatte betale Switzers Bjergnings-Entreprise 1,000 Kr. for at optage Muddermaskinen og 1,500 Kr. til Stege Byraad for at bode paa dens medtagne Tilstand. (14)

Til Dækning af Udgifterne ved den omtalte Opmudring fik Havnen Tilladelse til at stifte et Laan paa 4,000 Kr. (15), og til Betaling af Omkostningerne ved Havariet gav Indenrigsministeriet Tilladelse til at optage et Laan paa 3,000 Kr. (16)

Et paatænkt Pæleværk udfor Stenbolværket blev der ikke Raad til paa Grund af det dyre Uheld med Havariet. Det blev aldrig udført. (17).

I Forsommeren 1886 blev Dampskibsbroens Bolværk underkastet en større Reparation, der beløb sig til 7,886 Kr.

Tømrerne fik da en Daglon af 3 Kr. Daglejerne 2 Kr. 50 Øre. (18)

Ved et Møde den 6. December 1889 foreslog de 4 Byraadsmedlemmer „der varetog Havnens Anliggender mellem Møderne“, „at affatte et andet Forslag til Overslaget for 1890 end det af Formanden fremlagte, hvorefter det tilsigter at opføre en Stenkajmur istedet for Træbolværket langs Havnens indvendige Side i en Strækning af 360 Fod efter Tegning og Overslag af Amtsvejsinspektør Petri i Odense og hertil samt til Udbetaling af Havnens Fastgæld til Sparekasserne i Nørre Aaby og Middelfart optage et Laan i Juni Termin 1890 i Landmandsbanken i København paa 80,000 Kr. at forrente og afdrage med 5 % aarlig i 40 ½ Aar.“ (19)

Forslaget tiltraadtes af samtlige valgte Medlemmer, medens Formanden stemte derimod „og forbeholdt sig at udtale sin afvigende Mening i det Andragende om Ministeriets Tilladelse til at udføre Arbejdet og optage det dertil fornødne Laan, som samtidigt med Forslagets Indsendelse vil være at indgive.“ (20)

Man tager næppe fejl, naar man formoder, at Planen om dette efter Havnens Forhold kostbare Arbejde skyldes Grosserer A. C. Hansen. Denne var efter en alsidig Købmands-Uddannelse i Udlandet kommen hjem til sin Fødeby en halv Snes Aar før og var nu som Byraadsmedlem valgt til at varetage Havnens Interesser.

Atter møder vi her den stadige Brydning mellem den gamle og den nye Tid. Borgmesteren, den ældre, forsigtige og sparsomme Embedsmand og den unge Købmand -- forøvrigt hans Svigersøn --, der ser frejdigt og fremsynet paa Forholdene.

Kostbart var Forslaget, men i Tidens Løb vilde det forrente sig, da man ved en Stenkajmur undgik de stadige dyre Reparationer af Træbolværket.

De siden Opførelsen svundne Aar har bevist Rigtigheden deraf, thi Vedligeholdelser har ikke været nødvendige; Stenkajen staar stot og fast, som da den blev opført. (21)

Ved H. K.s Møde den 21. Marts 1890 forelaa et den 16. s. M. af Havneudvalget indgivet Forslag angaaende den projekterede Stenkajmur.

Deri meddeles: „Efterat vi i den Anledning have confereret med Hr. Amtsvejsinspektør Petri, skulle vi herved tillade os nedenfor at besvare de paa Overslaget gjorte Udsættelser, idet vi paa Forhaand skulle bemærke, at vi af Hensyn til den fremrykkede Tid alt for 3 Uger siden have sikret os et Tilbud fra Firmaet Gunner-son, Hoffmann & Hansen paa de 7 første i Overslaget anførte Poster, idet vi med Hensyn til Post 8 have forbeholdt os at pleie særlige Underhandlinger med Statsbanerne.

Nævnte Tilbud, der er knyttet til fuldt betryggende Konditio-

ner og gaar ud paa, at Arbejdet skal paabegyndes 1. Maj d. A. og være fuldført inden 15. September d. A. under en daglig Mulkt af 50 Kr., lyder paa 48,000 Kr. altsaa 15 % billigere end selve Over-
slaget.

Under Post 1. forlanges nemlig for Opmudring i Over-		
ensstemmelse med Planen	Kr.	6,500
— — 2. hvorunder yderligere er indbefattet Ud-		
gravning for Kaimuren og Bortfjærne-		
se af det gamle Bolværk, forlanges.	-	9,000
— — 3. Spundsvæggens Anbringelse med Til-		
læg af Materiale	-	1,080
— — 4. Kaimurens Opførelse og Tilfyldning af		
Fyld bag samme	-	27,360
— — 5. Dæskiftet	-	1,080
— — 6. 70 Kbf. Fyld at anbringe bag Kaimu-		
ren i den stumpe Vinkel	-	350
— — 7. Friholderværket der er beregnet efter		
$\frac{8}{8}$ Tømmer	-	1,080
Administration og tilfældige Udgifter til Entreprenø-		
rerne	-	1,550
		Kr. 48,000

Med Hensyn til Post 8 (Brolægningsarbejder), paa hvilke der, som ovenfor udviklet, ikke har været forlangt Tilbud, tillade vi os at formene, at den opgivne Sum Kr. 500 vil være tilstrækkelig, da hele Havnepladsen er brolagt med runde Sten, naar undtages Arealet mellem selve Skinnerne, der er brolagt med tildannede Brosten.

I Henhold til Foranstaaende vil der af Overslagssummen Kr. 53,000 blive et Beløb af Kr. 5,000 disponibelt til Administrationen og uforudsete Udgifter, derunder indbefattet den under Post 8 fornødne Sum, tilligemed Udgiften til en eventuel Flytning af Havnesporet.

Desuden foreslaaes til Forstærkning af den nordre Mole at anvende et Beløb af 6,000 Kr." (22)

Havnebassinets Dybde skulde efter Forslaget forøges fra 12 til 15 Fod og i den Anledning var der af det ønskede Laan beregnet en Sum af 2,500 Kr. til Opmudring udenfor Havneindløbet. (23).

Efter Brevveksling med Stiftamtet og Indenrigsministeriet er-



Trækbanen ca. 1900.

Kajen var endnu ikke anlagt, Billedet viser A. C. Hansens Kulskur, Brovægten, der da var anbragt ud for Toldboden og Søfolkenes Baade, som af og til blev halet op paa Glaciset. Paa Dampskibsbroen skimtes D. F. D. S. gamle Pakhus.

holdt Byraadet under 28. Maj Tilladelse til at foretage Arbejdet samt uddybe til 15 Fod, desuden til Optagelse af et Laan paa 80,000 Kr. (24)

Arbejdet med Forstærkning af den nordre Mole begyndte i Maj Maaned. (25)

Arbejdet med Kajmuren blev ikke færdigt til den foran vedtagne Tid 1. Maj, formentlig fordi Ordningen af Laanet 80,000 Kr. blev forsinket paa Grund af, at Landmandsbanken forlangte særlige Bestemmelser indført i Laane-Obligationen.

Denne blev underskrevet af Byraadet den 31. Maj 1890 og Beløbet modtaget den 17. Juni. (26)

Den 7. August fik Entreprenørfirmaet Hoffmann, Gunnerson & Hansen det første Forskud paa Arbejdet.

For at kunne opføre Kajmuren maatte en Del af Havnen tør-

lægges. Derfor blev der gennem Havnebassinets Længde opført en Dæmning af Tømmer og Brædder, inden for hvilken Vandet blev udpumpet. Tre Gange indtraf det Uheld, at Vandet paa enkelte Steder banede sig Vej under nogle af de nedrammede Pæle og løftede disse, og paa faa Minutter var den tørlagte Del opfyldt af Vand.

Havnens Folk mener, at Fylden mellem Dæmningens Brædder var for let, idet Entreprenørerne dertil anvendte Affaldsbark, hvoraf der laa en omfangsrig Mængde ved H. C. Greve & Sons Garveri. Det var mange Aars Affald, som derved blev skaffet til Side. Man hævder, at hvis der havde været anvendt Jord eller Sand, havde Fylden ligget fastere, og Uheldet var da ikke sket. (27)

Ældre Folk i Middelfart vil sikkert erindre den Skrant af Bark, der laa ud mod Havnesporet.

Arbejdet var tilendebragt i November Maaned, og Entreprenør-Firmaet fik udbetalt Restsummen 17,670 Kr. (28)

I Honorar for Planer, Overslag og Tilsyn fik Amtsvevinspektør Petri udbetalt 1900 Kr. (29)

Laanet fra Landmandsbanken var til 5 % aarlig Rente, hvoraf $3\frac{13}{16}$ % af det til enhver Tid skyldige Beløb beregnedes som Rente og Resten som Afdrag. Desuden var der tilføjet den Betingelse, at saafremt Middelfart Havn eller Middelfart Kommune uden Bankens Samtykke optog noget nyt Laan, da var den hele efter Obligationen skyldige Gæld forfalden til Betaling.

Dette Laan blev opsagt til December Termin 1896, og i Stedet derfor stiftede man et Laan paa 76,000 Kr. i Fyens Stifts Sparekasse til $4\frac{1}{2}$ % aarlig Rente, hvoraf de $3\frac{3}{4}$ % var Renter af det til enhver Tid skyldige Beløb, det øvrige afskrives paa Gælden. (30)

Havnens Ejendom i Vestergade blev i 1874 solgt til Gæstgiver C. F. Behrendt for 1,550 Rd. (31)

Den havde i nogle Aar været udlejet til Havnefogden, men Vedligeholdelsen var ret dyr, og da Havnen ikke havde Brug for mere af dens Grund til Udvidelse af Havnepladsen, var det en Fordeel at komme af med den.

Natten mellem den 3. og 4. August 1879 trak et ualmindelig stærkt Tordenvejr over Byen, og Lynet slog ned i Havnens Flagstang, der blev aldeles splintret. (32)

Samme Aar fik Skibsbygger Mads Pedersen Illum Tilladelse til paa den vestlige Havneplads at opføre et Skur imod, at han for Pladsleje betalte 10 Kr. aarligt, og at Skuret med et halvt Aars Varsel kunde forlanges bortfjærnet. (33)



Terrænet vest for Havnen i Aaret ca. 1885.

Det laa den Gang tildels ubenyttet hen. Paa Skrænten en Pavillon til Damernes Badeanstalt; Dame-Badehusene ses længst til højre.

Havnebanens Spor blev forlænget 1880 og 1890.

I 1887 blev Middelfart forsynet med Kloaker; derved blev Stenkisten ved Havnen overflødig, og det vedtoges derfor, at Havnekassen ydede et Bidrag paa 100 Kr. til Kloakarbejdet. (34)

Paa Forslag af A. C. Hansen blev der i 1888 anskaffet en Brovægt. (35)

Flere Skibsførere i Middelfart ansøgte 6. Februar 1891 om Anbringelse af Anker og Gangspil ved Havnen. Der findes intet om, at det blev bevilget, men da der i Maj Maaned s. A. er en Udgiftspost til Skibsanker m. m. paa 271 Kr., har man formentlig anskaffet det ønskede. (36)

Til Udvidelse af Havnepladsen blev der i 1899 af Frk. Christiane Grønning købt et Areal af Matr. Nr. 74 for en Betaling af 600 Kr. mod, at hun lod det derpaa værende Skur fjærne paa egen Bekostning. (37)

1896 blev det vedtaget at beplante Skraaningerne vest for Havnen. (38)



Sildemarken vest for Havnen ca. 1900.

I Aarene deromkring var her i Farvandet et ret betydeligt Sildefiskeri, derfor de mange Sildegarn.

Ved Mødet den 6 .Juli 1900 forelaa et Andragende fra Fiskeriforeningen om Tilladelse til vedblivende at maatte benytte Havnepladsen til Tørrestade for Sildegarn. Det synes, som om man i nogle Aar stiltiende har ladet Fiskerne benytte denne Plads, og siden da har Byens Fiskere stadig brugt den vestligste Del af Havnepladsen til deres Redskaber. I Tidens Løb har den faaet Navnet „Sildemarken.“ (39)

Denne Plads var i 1898 bleven udvidet ved, at Havnen af Middelfart Kirke købte et Areal paa 5,540 Kvadratalen af den mod Stranden værende Del af den vestlige Kirkegaard, Matr. Nr. 46 af Købstadens Markjord. Købesummen blev ansat til 1,500 Kr., og Skødet er udstedt den 22. Februar 1898. (40)

*

*

*

Det med saa store Forhaabninger imødesete fyenske Jernbane-anlæg viste sig i det lange Løb ikke at være til Gavn for Middelfart, selv om det havde givet en forøget Omsætning ved Havnen, da Baneanlægget blev aabnet for Driften den 7. September 1865.

Da blev der større Trafik med Færgerne til Snoghøj, og flere indenlandske Rute-Dampskibe optog Middelfart som Anløbssted; men da Jernbane-Driften den 1. November 1866 blev gennemført til Strib, og derfra Dampskibs-Forbindelse etableredes med den jydsk Bane i Fredericia, ophørte med eet al Posttrafik og saa at sige al Personbefordring gennem Middelfart. Og som senere meddelt kendtes det snart paa de synkende Havneindtægter.

For Byens Næringsdrivende blev det til stor Skade, at der i Oplandet rejste sig Stationsbyer, som lidt efter lidt i Aarenes Løb drog Handel og Omsætning til sig.

I Løbet af nogle Aar var det mærkbart, at Middelfart ikke var, hvad den havde været, der blev stille paa dens Gader og stille ved dens Havn.

Færre og færre Bønder kom til Byen, Købmændenes Lofter blev ikke som forhen fyldte med Korn.

Fra den store Købmandsgaard ved Middelfart Torv er det blevet fortalt, at i de travle Dage før Jul hændte det ofte, at Gaarden var fuldt optaget af Bøndernes Vogne, og der var en saadan Travlhed i Butiken, at Folkene ikke fik Tid til at faa Middagsmaden.

Denne Travlhed kom snart til at høre til Fortiden.

Mellem By og Land havde der været en vis Samhørighed, som bl. a. viste sig i, at adskillige velstaaende Landmænd havde Skibsparter i Byens Handelsflaade. Dermed blev det ogsaa Slut, og det er formentlig en af Aarsagerne til, at de her hjemmehørende Skibes Antal blev betydelig formindsket i Løbet af nogle Aar.

Paa Havnens Indtægter gjorde de forandrede Forhold sig stærkt gældende, og vi kommer nu til det Tidspunkt, hvor Havnen — trods den i 1870 foretagne Udvidelse — havde meget trange Kaar.

Som foran anført var Havne- og Broafgifterne i Femaaret 1865—69 gennemsnitlig 2813 Rd., til Dels paa Grund af de gode Aar 1865 og 1866.

For de følgende 6 Aar er indgaaet:

1870 indbetalt af Toldforvalteren	1689 Rd.,	af Havnefogden	136 Rd.						
1871	—	-	—	1748	-	-	—	154	-
1872	—	-	—	1790	-	-	—	160	-
1873	—	-	—	1425	-	-	—	154	-
1874	—	-	—	1558	-	-	—	140	-
1875	—	-	—	4403 Kr.,	-	-	—	320	Kr.
altsaa i Gennemsnit for Femaaret 1871—75 3796 Kr. aarlig. (41)									

Hermed er den vanskeligste Tid overstaaet. Den almindelige Opgang i alle Forhold gør sig ogsaa gældende her omend ikke i samme Grad som i de Byer, der havde faaet Fordel af Jernbane-Anlægene.

For de følgende Femaar er det aarlige Gennemsnit af Havne-indtægterne saaledes:

1876—80 indbet. af Toldf.	3,947 Kr.	af Havnef.	312 Kr.	ialt	4,259 Kr.
1881—85	- - -	6,036	- - -	307	- - - 6,343
1886—90	- - -	7,492	- - -	258	- - - 7,750
1891—95	- - -	9,349	- - -	399	- - - 9,748
1896—1900	- - -	11,027	- - -	569	- - - 11,596

(42)

Indtil 1872 er der i Havnens Arkiv bevaret Aarsregnskaber i konteret Form. Derefter mangler saadanne for Resten af Aarhundredet, i hvert Fald har man ikke kunnet finde dem. De foran meddelte Talstørrelser er uddraget af den daglig førte Kassebog.

Derimod eksisterer der heldigvis for de fleste Aar Koncepter til Budget-Forslag og efter disse anføres følgende:

pr. 1. Januar 1873	Formue	11,011 Kr.	Gæld	21,500 Kr.
- - - 1878	-	14,544	-	41,020
- - - 1885	-	9,474	-	40,862
- - - 1889	-	6,836	-	25,197
- - - 1890	-	9,711	-	22,269
- - - 1891	-	12,500	-	82,536
- - - 1896	-	27,260	-	78,812
- - - 1901	-	38,200	-	74,962

I Formuen er indbefattet for Maskiner og Beholdning 1500 Kr. og fast Ejendom i 1897 1700 Kr.

Selve Havneanlægget blev indtil 1897 ikke medregnet som Formue, men fra det Aar bogføres „Træbolværker til Værdi 80,000 Kr. og Stenkajen til 50,000 Kr.“ (43)

For Middelfart var der som Følge af de forandrede Forhold en trang Tid fra 1867 til henimod Slutningen af Firserne.

Byen var da stillestaaende, Borgerne levede under meget rolige men ogsaa beskedne Kaar, og Indbygger-Antallet holdt sig omkring 2,400, det var alt.

Da kom der en Forandring til det bedre, og hvad der var tabt paa den ene Maade, det kom igen under andre Former.

I 1885 skulde der oprettes et nyt Sindssygehospital — den Gang



Havnen ca. 1900.

I Baggrunden Brovagtens Hus og et Plankeværk mod Stranden.

hed det officielt „Sindssygeanstalt“, — og det lykkedes da Byraadet at opnaa, at det blev anlagt ved Middelfart. Store Byggearbejder blev sat i Gang, og da alt var færdigt, rykkede en Mængde Funktionærer og Patienter ind i de nye Bygninger.

Indbyggerantallet steg, og Hospitalets Beboere har siden da givet en forøget Omsætning til Byen.

Fabriksdrift begyndte.

J. S. Hess & Søns Jernstøberi udviklede sig til en betydelig og landskendt Virksomhed og i 1896 anlagde Aktieselskabet Nordiske Kabel- og Traadfabriker en Fabrik ved Kappelsbjerg.

Som det ses ovenfor, steg Havnens Benyttelse og dermed dens Indtægter.

Havnekajen 1902—03.

Ved Aarhundredets Slutning var Dampskibene begyndt at fortrænge Sejlskibene. Disses Lasteevne var for Nordsø- og Østersøfarerne ret begrænset, og deres Rejser kunde ofte blive sendrægtige, naar Vejrforholdene var kontrære. Dampskibene derimod havde korte Rejsetider, deres Ankomst kunde under almindelige Forhold beregnes næsten paa faa Timer, og de lastede forholdsvis mere.

Tendensen begyndte derfor at gaa i Retning af større Fartøjer, hvoraf fulgte at der fordredes en større Dybde i Havnene. De større Dampskibe, der lastede mere, kunde paa Grund af deres billigere Drift i Forhold til Tonnagen fragtes til en lavere Pris pr. Ton og derved give en lavere Indkøbspris for Købmændene. Derfor blev der i mange Kystbyer arbejdet hen til at forbedre Havnene med mere Bolværksplads og en større Dybde derved.

I Middelfart begyndte der ogsaa at hæve sig Røster om bedre og mere tidssvarende Havneforhold, thi de i 1890 erholdte 15 Fod Vand-Dybde vilde blive for ringe, naar Købmændene skulde være konkurrencedygtige med deres Kolleger i Nabobyerne.

Som forhen var der ogsaa nu delte Meninger om, i hvilken Retning en mulig Udvidelse skulde ske. Spørgsmaalet Øst eller Vest var lige saa omstridt som tidligere. For en østlig Udvidelse arbejdede Handelsstanden, for en vestlig stred Søfolkene efter bedste Evne. Deres Forkærlighed for den vestlige Retning var nu for en Del af egoistiske Hensyn, thi de boede alle i Byens vestlige Del, og vilde derfor nødigt have deres Virkefelt længere borte end højst nødvendigt.

Nu, da der er hengaaet saa mange Aar siden den Gang, indrømmer dog ogsaa flere af de ældre Søfolk, at den østlige Havneudvidelse var den rigtigste Løsning af Sagen, thi i Øst var Mulighederne for senere Udvidelse, og det var der ikke i Vest

I tidligere Aar blev Havnekommissionens Forhandlingsprotokol ført meget indgaaende med Beretning om Medlemmernes Udtalelser, hvoraf man faar god Oplysning om de daværende Forhold. Men siden 1870 er Protokollen som oftest ført i saa knappe Former, at sikkert meget, som nu vilde være af Interesse, ikke er blevet bevaret.

I et Møde den 1. Marts 1895 foreslog Baadfører Chr. Nissen „at lade Amtvejsinspektør Petri gøre Overslag over Udgifterne ved en Forlængelse af Dampskibsbroen i østlig Retning.“ (1)

Chr. Nissen var ifølge sin Beskæftigelse en Forkæmper for Vesthavnen, han var en Mand med ualmindelig god Forstand, og det kan mulig antages, at han med dette Forslag vilde gøre et Forhaandstræk mod Planen om en ny østlig Havn, maaske ogsaa der ved opnaa et Kompromis mellem de forskellige Anskuelser.

Den 6. September s. A. vedtages der da at søge Oplysning om Kirkedybets Grænser og derefter holde Møde med Ingeniør Petri. (2)

Kirkedybet — Søfolk kalder det „Kirkehullet“ — er den Strækning af Lillebælt, som er nord for Kirken. Paa det Sted gaar der en Hvirvelstrøm, som antagelig kunde volde Vanskeligheder for et Havneanlæg. Derfor blev der her anlagt et Glacis.

Der hengaar saa nogle Aar, hvor Planer om Havneudvidelsen synes at hvile, i hvert Fald indeholder Forhandlingsprotokollen intet derom før den 3. Februar 1899, da der er indført „Amtvejsinspektør Petri anmodes om at møde Onsdag Kl. 4.“ (3)

„Efter en Afstemning hvorved Rasmussen, Hess, A. C. Hansen, Petersen og Poulsen stemte for en Udvidelse mod Øst, medens Fr. Hansen, Eriksen, Simonsen, Laugesen og Formanden stemte for en Udvidelse mod Vest, gik Sagen til 3. Behandling.“ (4)

„Ligeledes vedtoges et Forslag af Simonsen om under alle Omstændigheder at søge at faa Kørselsforholdene fra Havnen til Torvet ordnet.“ 13. Februar s. A. „vedtoges at søge Havnen udvidet.“

Og den 17. Marts er der indført „For en Udvidelse mod Øst stemte R. Poulsen, I. Petersen, A. C. Hansen, P. Hess og Rasmussen. For en Udvidelse mod Vest stemte Formanden, Laugesen, Simonsen og Fr. Hansen, Eriksen stemte ikke. Det vedtoges at anmode Amtvejsinspektøren om at oplyse, hvor meget Arbejdet øst fordyres, naar Dybden bliver 25 Fod, alternativt med Sten eller Træ.“ (5)

Byraadet havde derefter overdraget Ingeniør Paulli Hvervet at udarbejde Forslag til en udvidet Havn, og efterhaanden indleverede Ingeniøren ikke mindre end 7 Forslag og Planer baade i østlig og vestlig Retning, med Bolværk eller Kajmur og med forskellig Vanddybde.

Om dem alle havde man et og andet at indvende, mange Forhold maatte tages i Betragtning, særlig burde Overslagssummen



H u g o P a u l l i,
født 19. Juni 1859 i København,
1877 Student,
1883 cand. polyt.,
1883—87 assist. Ingeniør ved Køben-
havns Havnevæsen,
1887—89 i Nordamerikas forenede
Stater,
1889—90 assist. Ingeniør ved Køben-
havns Havnevæsen,
1890—95 Ingeniørforretning i Køben-
havn sammen med V. Nohr,
siden 1895 egen Forretning,
R. af D.
død 29. December 1936.

ikke blive for høj af Hensyn til, hvad Havnens Indtægter kunde bære.

Ingeniør Paulli udarbejdede da endnu et Forslag, det ottende i Rækken, og den 19. November 1900 kom han til Middelfart for i et lukket Møde at forklare sine Planer for Byraadet. (6)

Fredag den 7. December 1900 var Havnesagen til 1. Behandling.

Herom beretter „Middelfart Avis“ følgende:

„Formanden, Borgmester Møller indledede Diskussionen af Havnesagen ved kortelig at referere det sidste fremkomne Projekt fra Ingeniør Paulli.

A. C. Hansen: En indgaaende Drøftelse af Havnesagen er næppe nødvendig. Vi er jo enige om, at Havnen skal udvides efter en af de Planer, Paulli har udarbejdet. Den sidste af disse er fremkommet efter Byraadets Ønske, væsentlig paa Foranledning af Statsingeniør Hummel, Bekostningen ved Havneudvidelsen er herved bragt ned med 25,000 Kr.

Spørgsmaalet bliver nu, om Byen kan bære de store Udgifter, som der her er Tale om. I den Henseende kan jeg imidlertid oplyse, at jeg i Dag har modtaget en Skrivelse med Tilslutning fra de Folk, der skal bruge Havnen, Handelsstanden i Middelfart. — Taleren oplæste en Skrivelse fra Handelsforeningens Bestyrelse, hvori der bl. a. udtales, at Handelsstanden i

Middelfart føler sig forvisset om, at en Udvidelse af Havnen øst efter til 24 Fod vil kunne betale sig, samt at Havnen bør udvides til og ikke fra Byen af Hensyn til Oplandet.

Laugesen: Paullis sidste Plan er ikke, som A. C. Hansen hævdede, fremkommet ved Hummels Mellemkomst, Hummel udtalte, at Havnen enten skulde uddybes vestpaa eller ogsaa langt øst paa.

De svimlende Tal, Hr. Paulli fremsætter, har vel faaet en Støtte ved Handelsforeningens Skrivelse. Men her er Tale om en Udgift paa ialt 247,000 Kr., og hvorledes vi skal skaffe Renter og Afdrag af denne Sum med de 12,000 Kr., Havnen nu giver i Indtægt, forstaar jeg ikke.

Der er saa meget mere Grund til at være betænkelig ved den store Udgift, som vi for en langt ringere Sum kan faa en lige saa god Havn vestpaa. Jeg kan derfor ikke stemme for den dyre østlige Plan.

Ph. Hansen: De tre Spørgsmaal, der her maa afgøres, er: Skal vi gaa til Havnens Udvidelse? I hvilken Retning skal den ske? Og har vi Raad til en saadan Foranstaltning?

Det første Spørgsmaal er jo afgjort af Byraadet allerede for 2 Aar siden. Spørgsmaalet Øst eller Vest maa afgøres ved Afstemningen. Vi har i de sidste Møder drøftet det saa indgaaende, at det næppe er værd at komme ind der paa. Den vestlige Plan vil koste 239,000 Kr., den nu forelagte østlige Plan 224,000 Kr. For mig gælder det fortrinsvis om at faa Havnen udvidet, men jeg ser unægtelig helst en Udvidelse mod Øst.

Det tredje Spørgsmaal maa rettest formuleres saaledes, som man gjorde det ved Havnens Behandling i Odense: Kan vi forsvare at unllade at udvide vor Havn? Og da Havneudvidelsen er den naturlige Vej til at udvide vort Opland, er Besvarelsen deraf ikke vanskelig.

Vi skal ganske vist have Havnens Indtægter fordoblede for at svare Udgifterne, og det naas vel ikke i de første Aar, men det vil nok komme, og selv om vi skal overføre en Del af Havnens Udgifter paa Budgettet, er det jo ikke andet, end hvad vi har gjort i flere andre Tilfælde. Det drejer sig her ikke blot om de direkte Indtægter for Havnen, men tillige om den Konfluks, som Havnen medfører for Byen, og hvorved Borgerne i forøget Omfang vil blive i Stand til at betale deres Skatter.

Hummel udtalte sig ikke bestemt imod den østlige Plan. Han vilde kun have Udvidelsen rykket længere mod Øst, og det er sket ved den nu foreliggende Plan, Isdriften kan komme baa-
de fra Øst og Vest, sidst kom den fra Vest, saa man skal ikke

ved det østre Anlæg være saa bange for den Eventualitet. Mod Vest vil desuden den nuværende smalle Havneplads være til Hinder for Udvidelsen, idet vi der ikke kan faa tre Spor.

Laugesen: Vi skal ikke lade være at bygge Havn, men vi behøver ikke at tage den dyreste Plan. Naar vi kan faa en Havn for det halve af, hvad den foreliggende Plan koster, er der ingen Grund til at holde paa den. Ved den østlige Plan skal vi bruge 12,000 og 14,000 Kr. til Glacis og Brohoved. De Penge spares ved den vestlige Havn.

A. C. Hansen: Laugesen sagde, at efter Naturens Skøn kan Havnen ikke ligge østefter. Jeg mener, at Naturen skønner, at Havnen lige saa godt kan ligge øst som vestpaa. Det er Handelsstanden, der skal bruge Havnen, og det er den, der i sidste Instans skal betale den. Den maa derfor have et Ord med at sige om, hvor Havnen skal ligge. Det kan ikke nytte at opføre en Havn vestefter, naar den ikke duer, og hvor Samarbejdet mellem den gamle og den ny Havn ikke kan bringes i Stand paa Grund af de daarlige Pladsforhold.

Laugesen: Naar Hummel har erklæret sig tilfreds med den vestlige Havn, maa den naturligvis kunne bruges. Kan vi blot faa den Fragt, der kan losses paa den Plads, vi nu har, skal vi være glade. Vi sidder forøvrigt her for at varetage alle Borgernes Interesser, ikke blot for de 4—5 Købmænd, der har underskrevet det.

Det blev maaske tilmed helt andre, der kommer til at benytte den ny Havn, og i denne Forbindelse skal jeg oplyse, at vi i disse Dage havde kunnet faa en Damper hertil med Foderstoffer fra „Frejr“, hvis ikke Købmændene havde faaet Arbejderne til at sætte Taksterne for Losningen saaledes i Vejret, at Damperen maatte gaa til Nyborg for at losse Foderstoffer til Kauslunde og andre Steder her paa Egnen. Skal vi have flere af den Slags Historier, maa vi derfor være varsomme med at udvide vor Havn.

Efter at Ph. Hansen overfor Laugesen havde hævdet, at Udvidelsen mod Øst ikke blev dyrere end Udvidelsen mod Vest, afsluttedes Diskussionen, og Sagen gik til 2. Behandling.“ (7)

Havnespørgsmaalet blev i den Tid ivrigt diskuteret af Byens Borgere; en Adresse forsynet med 428 Underskrifter om Fordelen ved den vestlige Udvidelse blev indgivet til Byraadet, Handelsforeningen indsendte sin Redegørelse om, at Østhavnen burde foretrakkes. Bølgerne gik højt!

I Havnens Forhandlingsprotokol er kun indført „Ingeniør Paul-

lis Plan sattes under Afstemning“ (8) og derefter Stemmeafgivningen, men af Byens Aviser meddeles her et Uddrag af, hvad der foregik i Byraadmødet.

„Den 21. December skulde Havnesagen afgøres i Byraadet, som af Hensyn til de mange Tilhørere afholdt sit Møde i Raadhusets store Sal.

Jens Tybjerg anbefalede kraftigt at stemme for den østlige Udvidelse efter Plan VIII og kritiserede den indgivne Adresse, hvortil Laugesen replicerede og derefter foreslog at stemme paa den vestlige Udvidelse som den billigste og bedste.

Ph. Hansen bemærkede bl. a. „at den foreliggende Plan viser, at vi meget godt kan faa en Havn mod Øst, hvis vi tør risikere det Underskud, som Havnen til at begynde med vil give, enten Udvidelsen gaar i Øst eller Vest. Og naar de højst-beskattede ikke er bange derfor, synes jeg, at den almindelige Vælgerklasse maa kunne være enig med os deri.“

A. C. Hansen kunde fuldtud tiltræde Tybjergs klare Foredrag. Han har lagt Sagen saa godt til Rette som vel muligt. „Jeg stemmer for Plan VIII“.

P. Hess fremdrog, at en Del af Adressens Underskrivere ikke var Vælgere eller ikke svarede Skat.

Rasm. Poulsen udtalte, at han i sin Tid havde stemt for Havnens Udvidelse paa Grundlag af, at Udgifterne kunde holdes nede ved 80—100,000 Kr. „Nu kan man sige, hvad man vil, saa kan Havneudvidelsen ikke udføres under 200,000 Kr., og da jeg finder det sørgeligt, hvis Byen skal betale til Havnen, maa mit Standpunkt blive Stemmer ikke.“

Efter at flere af Medlemmerne havde haft Ordet, blev Havneudvidelsen sat under Afstemning ved Navneopraab.

Det vedtoges da med 6 Stemmer (A. C. Hansen, Ph. Hansen, P. Hess, Chr. Rasmussen, Julius Petersen, Jens Tybjerg) at gennemføre Havneudvidelsen mod Øst efter Ingeniør Paullis Plan VIII (300 Fod Bolværk, 24 Fod Vanddybde, Udgift 225,000 Kr.) Formanden, Justitsraad Hansen og Laugesen stemte imod. Rasmus Poulsen afholdt sig fra at stemme. Ca. 40 Tilhørere overværede Forhandlingerne.“ (9)

Aaret 1901 hengik med Forberedelser til den vedtagne Udvidelse.

Den 15. April 1901 blev Arbejdet udbudt efter en meget detaljeret „Beskrivelse og Betingelser m. v.“ samt „Almindelige Betingelser“, udarbejdet af Ingeniør H. Paulli.

Arbejdet omfatter derefter:

Opførelse af 110 Løb. Fod Bolværk paa Østsiden af den gamle Havns østlige Brohoved samt Udbedring af samme.

Et Glacis øst derfor og Bolværksforbindelse med Havnekajen, der opføres i 300 Fods Længde med 24 Fods Dybde under daglig Vandstand. Derefter atter i Øst 600 Fod Bolværk paa aftagende Vanddybde fra 24 Fod til henholdsvis c. 2 og c. 5 Fod u. d. V. (10)

Der foretages Uddybning i et saadant Omfang, at der skaffes tilstrækkeligt Fyld til Opfyldning af de bag Bolværket indvundne Arealer.

Som Byraadets tilsynsførende ved Havnearbejdet blev ansat Ingeniør V. B. Holst, og denne har meddelt følgende Erindringer fra den Tid:

„Den store Udvikling paa det tekniske Omraade, der prægede Begyndelsen af vort Aarhundrede, kom ogsaa til at gribe ind i Middelfart Havns Historie. Mange Provinsbyer planlagde nye Havneanlæg med større Vanddybde i Haabet om at kunne vinde nogle af Nabobyernes Opland, og Middelfart ønskede ikke at være Tilskuere i dette Kapløb. Havnekassens Tilstand tillod, at man turde tænke paa Anlæg af en Kaj med $7\frac{1}{2}$ Meters — i Datidens Sprog 24 Fods — Vanddybde, hvad der den Gang var enestaaende for en By af Middelfarts Størrelse.

Der opstod naturligvis Strid om, hvor den nye Havn burde lægges, men den centrale Plads ud for Byens Torv i Forbindelse med en til Formaalet passende naturlig Vanddybde samt den ringere Fare for Udkæring af Lillebelts Strøm paa dette Sted blev bestemmende for den nye Havns Plads, og Havneudvalg og Byraad med Borgmester Møller som Formand bestemte sig for det af Ingeniør H. Paulli udarbejdede Projekt, der foruden mindre Tilslutningsarbejder fra den gamle til den nye Havn omfattede 100 Meter Bolværk paa $7\frac{1}{2}$ Meters Vanddybde ud for Torvet samt 200 Meter Bolværk paa mindre Vanddybde helt hen til Gimbels Tømmerplads samt Opfyldningsarbejder, Spor- og Gadeanlæg. For disse store Arbejder var Overslagssummen 175,000 Kr., hvad der synes meget lidt efter Nutidsbegreber (Næstved ofrer i Øjeblikket 4 Mill. Kr. paa at skaffe sig 6 Meters Dybde), men viste sig dog tilstrækkeligt, idet Entreprenørfirmaet Hoffmann, Hansen & Sønner overtog Hovedentreprisen for 159,000 Kr., medens mindre Haandværkere ogsaa fik deres Andel navnlig til Brolægningsarbejder, der for ca. 10,000 Kr. udførtes af Brolæggerne Nielsen og Knudsen.

Af Hovedentreprisen kom ogsaa en stor Del Byen til Gode, navnlig Levering af Tømmer, som Hovedentreprenørerne overdrog til Tømmerhandler Gimbel. Uddybningen ud for Bolværkerne og Opfyldning bag disse blev udført af et hollandsk Firma med en stor Muddermaskine, hvis Arbejde blev fulgt med stor Interesse af den dalevende Slægt. Den fra Lillebelt opgravede Jord bestod af Ler og i mindre Grad Sand og gammel Tørvemose. Mosejorden gav Opiysning om, at Landjorden for Aartusinder siden strakte sig længere ud i Lillebelt, hvor der foruden Rester af Skovtræer fandtes talrige Rester af Knogler, dels af Fugle, dels af store Hjortearter, der ikke findes mere, og endelig af Bjørne, der den Gang har haft deres Tilhold dér, hvor en Del af Middelfart By nu ligger.“ (11)

Entreprenørfirmaet Hoffmann, Hansen & Co. indgav den 26. April s. A. Tilbud paa den samlede Entreprise ialt 159,000 Kr., og da Ingeniør Paulli fandt dette fordelagtigst, blev Arbejdet overdraget Firmaet den 15. Maj s. A. (12)

Der blev kort efter begyndt paa det nye Anlæg og allerede den 17. Juni havde Entreprenørerne det første Forskud. (13)

Det egentlige Havnearbejde var tilendebragt i Eftersommeren 1903. Derefter foretoges Planering, Brolægning og Udvidelse af Jernbanespor; disse Arbejder blev færdige i Sommeren 1904. (14)

Ved det nye Anlæg blev Havnepladsen betydelig udvidet, navnlig fordi et stort Areal fremkom ved, at Havnekajen kom til at ligge en Del udenfor den gamle oprindelige Strandbred, og det mellemiggende Rum blev opfyldt af, hvad der blev opmudret. Desuden blev der indvundet Plads ved, at Firmaet A. C. Hansen junr.s store Kulskur blev nedbrudt. Det laa nord for Garver Greves Ejendom.

Tilkørslen til Torvet blev ordnet ved, at Byens Sprøjtehus Matr. Nr. 45 blev nedbrudt og Huset Matr. Nr. 42 blev købt og fjernet. (15)

Derved blev der to Opkørsler fra Havnepladsen, og Strækningen fra Tolddoden til Torvet, der siden Jernbanens Anlæggelse blev kaldt „Trækbanen“ kom derefter til at hedde „Havnegade.“

Ifølge Havnens Regnskabsbog beløb de samlede Udgifter ved Havneanlægget sig til 196,947 Kr. Deraf til Hoffmann, Hansen & Co. efter Kontrakt samt forskellige ekstra Arbejder. . . 172,996 Kr.
Brolæggerne Nielsen og Knudsen. 9,594 -

Honorar til Ingeniør H. Paulli.....	10,191 Kr.
Honorar til Ingeniør V. B. Holst.....	3,166 -
Installation af Vandedninger m. v.....	1,000 -
	(16)

Til Bestridelse af disse store Udgifter blev der i Fyens Stifts Sparekasse optaget et Laan paa 215,000 Kr. til en Rente af $4\frac{1}{4}$ % foruden Afdrag. Laaneobligationen blev udstedt den 18. August 1902. (17)



Middelfart Havn 1900-1937.

Siden dette Aarhundredes Begyndelse har Middelfart Havn gennemgaaet en stærk Udvikling, og omend den i Omfang ikke er bleven væsentlig forøget eller udvidet, saa er den til Gengæld bleven udbygget og forbedret baade her og der, og desuden har de private Virksomheder forandret dens Udseende i høj Grad.

Da Trafikken efterhaanden forøgedes, viste Kajpladsen sig til Tider utilstrækkelig, naar flere Dampskibe samtidig skulde losse, eftersom de kun kunde ligge ved Bolværket med de 24 Fod Vand.

Der kunde blive Plads til 2 Dampskibe, men saa maatte det ene ligge med Agterenden udenfor Kajen, og Losningen kunde derfor blive besværlig nok, naar ekstra Stilladser skulde rejses.

HAVNEKAJENS OMBYGNING

Det største Arbejde i det her omtalte Tidsrum er Ombygningen af den østlige Del af den i 1903 anlagte Havnekaj. Denne var som forhen anført af ca. 900 Fods Længde (ca. 282 m) hvoraf den vestlige Tredjedel var ført til 24 Fods Dybde (ca. 7,5 m) under daglig Vande, medens dens østlige Del (ca. 600 Fod, ca. 188 m) havde en aftagende Dybde fra 5 (1,9 m) til 2 Fod (0,62 m) u. d. V. Og da man i andre Byer stadig imødekom Tidens Krav om større Vanddybde og mere Anlægsplads, mente Middelfart Havneudvalg, at man ogsaa her i Byen maatte følge den almindelige Udvikling, og det kunde gøres ved at forøge Vanddybden ved den østlige Del af Havnekajen.

I Foraaret 1919 eller maaske nogle Maaneder tidligere begyndte man at drøfte denne Havneplan og anmodede derfor Ingeniør Paulli om at udarbejde Forslag dertil, og ved et Møde den 7. Juni s. A. forelaa der Meddelelse fra Ingeniøren om, at han var færdig med Projekterne til Havnen og vilde komme til Middelfart den 11 Juni og forelægge disse for Udvalget og Byraadet. Det vedtoges at indbyde Byraadet med flere dertil. (1)

Plan I gik ud paa at opfylde Bolværket ved Havnekajen i en Længde af ca. 200 Meter ud til det vestlige Hjørne af Gimbels Tømmerplads. Herfra skulde lægges en 40 Meter lang Mole ud i



Havnekajen 1915.

Vandet og parallelt med det nye Bolværk en 100 Meter lang Mole, der mod Vest afsluttedes af et for Søerne lukket (o: beskyttende) Havneindløb. Derved fremkom en ny, helt beskyttet Havn, projekteret med en Dybde af 5,6 m u. d. V, medens der ved Bolværket vest for denne uddybes til 6,6 m.

Plan II gik ud paa at forlænge Opfyldningslinien fra Gimbels Plads' vestlige Spids længere ud i Vandet, hen til A. C. Hansens Kulplads' Indsejling, hvorfra der lagdes en ca. 40 m lang Mole ud i Vandet og parallelt med den ny Opfyldningslinie en ca. 170 m lang Mole, der ligeledes som Plan I mod Vest skulde afsluttes af et lukket (beskyttende) Havneindløb. Denne Havn var ligeledes projekteret til en Dybde af 5,6 m.

Ved Plan II vilde der opnaas en betydelig større Oplagsplads og Kajlængde end forhen. (2)

To Maaneder senere er Forslaget til Behandling; det udsættes, idet „det vedtoges at indbyde Handelsforeningens Bestyrelse til Forhandling.“ (3)

Denne afholdt den 22. August Møde i Anledning af Havneudvalgets Brev af 20 s. M., „hvormed fulgte de af Ingeniør Paulli

udarbejdede foreløbige Kalkuler over Udgifterne til og Rids af Projekter, der er fremme angaaende Udvidelsen af Middelfart Havn.

1. Det fremtidige Projekt (Forslag 2) er kalkuleret til ca. 1,300,000 Kr.
2. Forslag 1 er kalkuleret til ca. 800,000 Kr., der fordeler sig saaledes:
Dækmolen ca. 315,000 Kr.
Bolværkerne med Uddybning og Opfyldning ca. 485,000 Kr.

Forsaavidt man vilde indskrænke sig til at opføre Bolværket paa \div 6,6 m (21 Fod) i Forlængelse af det nuværende 24 Fods Bolværk, vilde Omkostningerne herved blive ca. 250,000 Kr. lavere.....“ (4)

I Anledning af denne for Byen saa betydningsfulde Sag vedtog man at indkalde til en ekstraordinær Generalforsamling den 27. August.

Paa denne fik Bestyrelsen Bemyndigelse til „at arbejde for en Plan gaaende ud paa, at Bolværket hen til Gimbels Plads fornys saaledes, at der uddybes indtil 21 Fod, og at der anskaffes en Kran og en Jernbanebrovægt, at Sporene forbedres, og at der i den gamle Havn uddybes saaledes, at mindre Skibe kan lægges til ved hele den sydlige Mole, og at Generalforsamlingen udtalte, at Ingeniør Paullis Projekter Nr. 1 og 2 til henholdsvis 800,000 Kr. og 1,300.000 Kr. maa anses for saa vidtgaaende, at Havnen næppe vil kunne forrente Anlægget, navnlig fordi der ikke samtidig vil kunne skaffes tilstrækkelig Stabelplads.“ (5)

Som man ser, benyttede Handelsstanden denne Lejlighed til at fremkomme med forskellige Ønsker.

Den 21. Oktober 1919 blev Spørgsmaalet om Havneudvidelsen behandlet i Havneudvalget. Herom anfører dets Forhandlingsprotokol: „Til Stede var Handelsforeningens Bestyrelse, som efter at have gjort sig bekendt med de udarbejdede Planer fremsatte sine Anskuelser m. H. t. en Udvidelse af Havnen. Det vedtoges at indstille til Byraadet, at Sagen indtil videre stilles i Bero.“

Det er alt!

Handelsforeningens Forhandlings-Protokol meddeler noget mere fra hint Møde, nemlig: „Formanden for Mdf. Havneudvalg, Borgmester Ehlert Nielsen, forespurgte Handelsforeningens Bestyrelse, om den var villig til — som i forskellige andre Byer — at garantere for forøgede Havneindtægter, saaledes at der var Mulighed for, at Anlægget kunde forrente sig —, hertil kunde Bestyrelsen kun svare benægtende, navnlig naar der tages i Betragt-

ning, at ingen af de foreslaaede Projekter byder tilstrækkelig Stabelplads.“

Vistnok var Udvidelsen af Hensyn til de projekterede store Udgifter allerede da opgivet af Byraadets Medlemmer, thi da man havde anmodet Ingeniør Paulli om at udtale sin Mening derom, fik man det ærlige Raad at vente og se Tiden an. (6)

Forholdene var den Gang ekstraordinære. Verdenskrigen havde raset i over 4 Aar fra 1914—18; som neutral Stat var Danmark bleven holdt udenfor selve Krigen, men en stor Sikringsstyrke maatte stadig holdes under Vaaben for at kunne værne vor Neutralitet.

De krigsførende Magter havde haardt Brug for Levnedsmidler, de købte alt, hvad de kunde opdrive, saa Priserne steg og steg, Varemangel indtraadte i en følelig Grad. Handelen blomstrede, hvad der blev købt den ene Dag kunde kort efter sælges med god Fortjeneste; dristige og driftige Folk tjente paa kort Tid en Formue. Efter Fredsslutningen ventede man, at Forholdene vilde falde til Ro, men tvært imod, Prisniveauet steg, alt syntes Kaos.

En skønne Dag havde denne usunde Tid kulmineret, Prissaldet indtraadte, og Forholdene trak sig lidt efter lidt i Lave, og de fleste af de let tjente Formuer forsvandt, thi kun faa af dem, der havde tjent sig rige i Spekulationsperioden, holdt op i rette Tid.

Spørgsmaalet om Havneudvidelsen hvilede indtil Slutningen af 1920, da fremkom der i Havneudvalget Forslag om „Anbringelse af et dybt Bolværk fra Wibolts Pakhus og til Gimbels Plads,“ og det vedtoges da „at anmode Ingeniøren (Paulli) om at komme snarest muligt til en Konference med Udvalget.“ (7)

Som det ses, havde man nu opgivet Projektet om en ny østlig Havn med Dækmoler, hvilket maa siges at være heldigt, thi Omkostningerne var for store efter de Indtægter, der kunde paa-regnes.

I Marts Maaned 1921 fremsendte Ingeniør Paulli et skitseret Projekt til Havneudvidelse (3: Bolværk med stor Vanddybde) ledsaget af Beregning over Omkostningerne, hvorefter Arbejdet var anslaaet at ville koste 493,000 Kr.

Man vedtog „at indgaa til Byraadet med Anmodning om Bemyndigelse for Udvalget til at arbejde videre paa Sagens Fremme.“ (8)

Denne fik man, og Udvalget foretog derefter det videre fornødne. (9)

Ved et Udvalgs møde den 21. Juli var man naaet saa vidt, at der fra Ministeriet for offentlige Arbejder forelaa Approbation paa Arbejdets Udførelse. „Til Stede var Ingeniør Paulli, sammen med hvem Licitationsbetingelserne blev gennemgaaet. Det vedtoges at udbyde Arbejdet saaledes, at det skulde være fuldført 1. Juni 1922. (10)

Af „Beskrivelser og særlige Betingelser“ for det nye Havneanlæg anføres:

Hovedanordning:

Øst for det skitserede Bolværk paa 7,5 m Vand og i Forlængelse af dette opføres et Bolværk, ca. 96 m langt, paa Plan I betegnet A B og fra Hjørnet B et Bolværk, ca. 107 m langt, betegnet B C, over til det yderste Hjørne af Gimbels Plads. Efter Fuldførelsen af disse Bolværker skal der uddybes til 6,6 henholdsvis 5,65 m under d. V. udfor A B og B C, og en Del af denne Fyld skal anvendes til Opfyldning mellem disse og det bagved liggende Terræn, Resten af Fylden skal udlosses til Søs.

Bolværk A B.

Bolværksvæggen opføres som en Spunsvæg af Larssen-Jern uden Nitter. Jernene nedrammes til en Dybde af 9,1 m under d. V. og afskæres saaledes, at Overkant af Hammeren kommer til at ligge ca. 1,96 m over d. V. (samme Højde som i det eksisterende 7,5 m Bolværk)

Spunsvæggen dækkes foroven med en Indfatning for Hammeren bestaaende af en 10 mm Plade — — — —

Friholderværket bestaar af 3 Stk. vandret liggende Tømmer af 9×9 Tommers svensk Fyr — — — —

Der skal drages særlig Omhu for at frembringe fornøden Tæthed ved Tilslutningen i A til det eksisterende Bolværk.

Bolværk B C opføres i Lighed med A B, men Jernene nedrammes i en Længde af 20 m til 9,1 m under d. V., i den øvrige (østlige) Del til 8,1 m under d. V.

I Februar Maaned 1921 var der blevet foretaget en Dybdemaaling og en Bundundersøgelse af Grunden, hvorpaa Bolværket skulde opføres.

Det fremgik deraf, at der paa Dybder af 3,5 til 4,5 m fandtes blød Bund — Mudder og Tørvejord —, derunder i det væsentlige fast Bund, — Ler og Sand —, i enkelte Borehuller desuden et haardt, kalkstensagtigt Lag. (11)



Udsigt over Havnekajen 1936.

De indkomne Tilbud paa Arbejdets Udførelse blev aabnet ved et Møde den 24. August. Der var indgivet ialt 23 Tilbud, det højeste paa 485,500 Kr., det laveste paa 278,000 Kr. var fra Firmaet Elzelingen & Brinck i København. (12)

Efter nærmere Forhandling mellem nævnte Firma og Ingeniør Pauli blev dets Tilbud modtaget og indstillet til Byraadets Godkendelse. (13)

I Licitationsbetingelserne havde Havneudvalget faaet indført, at der skulde beskæftiges Arbejdere fra Middelfart, efter Anvisning af Arbejdsanvisningskontoret, samt at Nedgang i Materialepriserne skulde komme Havnen tilgode. (14)

Af forskellige Aarsager kunde Arbejdet ikke fuldføres til den fastsatte Tid, og først den 7. Februar 1923 blev Bolværket meldt færdigt. Afleveringsforretningen blev foretaget den 13. s. M. (15)

Til Indvielsen af det nye Havneanlæg var der den 29. Maj 1923 indbudt Repræsentanter for den danske Presse.

Om Formiddagen mødte da Gæster fra hele Landet til en Frokost paa „Hotel Melfar“, hvor Borgmester Ehlert Nielsen bød velkommen. Derefter besaas det nybyggede Havneanlæg og Byens Havn, hvorefter hele Selskabet med Færgen „Johanne II“ sejlede en Tur og fik forevist Havnens og Byens Omgivelser. Senere blev de fremmede i 24 Biler ført omkring i vore Skove, og Samværet sluttede med en Middag paa Kongebrogaarden.

Man opnaaede ved dette Besøg, at vor Havn og vor Bys skønne Omgivelser blev meget rosende omtalt i de danske Blade. (16)

HAVNENS BEDDING

Denne er af nyere Dato.

Til Baadenes Eftersyn var der forhen et større Slæbested ved det sydvestlige Hjørne af Havnen, men de større Fartøjer blev kølhalet paa gammeldags Maade ved at blive krænget saa langt over, at først den ene, derefter den anden Lønning laa i Vandspejlet, og Kølen var ude af Vandet.

I 1893 fremkommer Spørgsmaalet om en Bedding, idet Skibsbygger Christiansen andrager om „at leje en Plads paa 2500 □ Alen af Havnens vestlige Areal til Anlæg af et Skibsværft“ samt henstiller, at Byraadet lader anlægge en Ophalingsbedding efter Beregning og Overslag. Sagen blev afgivet til de 4 Medlemmer, „som mellem Møderne varetager Havnens Anliggender“, til nærmere Overvejelse og Undersøgelse. (17)

En Maaned senere foreslaar de omtalte 4 Medlemmer (Navnene er ikke anført), at indtil 2,000 Kr. kan anvendes til en saadan Bedding, og at en Del af Havnepladsen udlejes Christiansen for en aarlig Lejeafgift af 120 Kr. (18)

Hertil svarede Christiansen, at han ikke kunde gaa ind paa de stillede Betingelser og derfor tog sit Andragende tilbage. (19)

Dermed var Anskaffelsen af en Bedding stillet i Bero for en Aarrække.

Men Ønsket derom var dog stadig levende blandt Søfolkene, thi i 1907 indsendte samtlige Byens Skibsførere og Skibsbyggere en Henstilling til Havneudvalget, hvori der blev anmodet „om Overvejelse til at anlægge en Bedding paa Middelfart Havneplads, som er istand til at optage Skibe paa indtil 60 Tons, da det er meget nødvendigt for begge Parter.“ (20)

I Vinteren 1913—14 fremkom atter Ønsket om at faa en Ophale-

bedding ved Middelfart Havn, og man raadførte sig da med Ingeniør P. Sletting af Helsingør, som havde projekteret flere saadanne. I Gilleleje blev paa den Tid opført en Bedding efter den Ingeniørs Plan, og et Underudvalg paa fire Medlemmer tog derfor derover for at tage Anlægget i Øjesyn. (21)

Ved et Møde den 8. April s. A. drøftedes Resultatet af Rejsen, og det blev da vedtaget at anmode Ingeniør P. Sletting om at komme og besøge Forholdene her paa Stedet. En Maaned senere havde man modtaget Ingeniørens kalkulatoriske Overslag paa Arbejdets Udførelse.

Havneudvalget besluttede da derefter at indstille, „at Byraadet vedtager Bygningen af en Ophalerbedding og et Slæbested i Overensstemmelse med det fremlagte Projekt til en Bekostning af 15,300 Kr., der afholdes af Havnekassen, hvis kontante Beholdning i Øjeblikket er 67,000 Kr., samt at Ministeriets Approbation paa denne Beslutning indhentes.

En Rentabilitetsberegning over Foretagendet foreligger ikke og lader sig heller ikke med nogenlunde Sikkerhed opstille, da man ikke i Forvejen kan have nogen Mening om, i hvor stor Omfang Beddingen vil blive benyttet af fremmede Skibe, men da den er projekteret til at optage Fartøjer paa indtil 140 Tons i Størrelse, vil den kunne optage alle her i Byen hjemmehørende Fartøjer, inclusive Færgen „Inger“.

Hensigten med Beddingens Bygning er da ogsaa snarere den, at der derigennem skal tilføres Byen og Havnen forøget Virksomhed end, at der skal opnaas nogen direkte Indtægt for Havnekassen.“ (22)

Efter nogen Forhandling blev Forslaget vedtaget af Byraadet og derefter approberet af Trafikministeriet, der gav Tilladelse til at anvende indtil 18,000 Kr. til dette Arbejde. (23)

Arbejdet blev udbudt i Juni 1915. Tilbudene varierede fra 18,800 Kr. til 11,258 Kr., sidstnævnte var fra Tømrermestrene Carl Christensen og Karl Bentsen Petersen, Gilleleje, og med disse blev der sluttet Kontrakt den 6. Juli 1915. (24)

Arbejdet omfattede I Beddings Anlæg 27,9 m Længde under Vandet og 28 m over Vandet med Løb af Jernbaneskiner, II et Slæbested 13 m langt og 10 m bredt samt III en Udvidelse af Pladsen vest for Havnen, der var nødvendig af Hensyn til Anbringelse af Beddingens Spil.

Udvidelsen skete ved, at det gamle Glacis mod Stranden blev flyttet længere ud. Hertil blev anvendt en Del Kampesten fra Kirkens Hegn mod Stranden, som paa den Tid blev sløjftet.

Den til Beddingen nødvendige Uddybning blev udført af Skipper Henrik Hansen. (25)

Ifølge den derom oprettede Kontrakt skulde han holde en Arbejdsstyrke af 3 Mand, selv levere Fartøj og de fornødne Arbejdsredskaber, oplægge den optagne Fyld i Land eller kaste den overbord i Strømmen efter Havneudvalgets nærmere Anvisning. Derfor oppebar han en Betaling af 20 Kr. pr. almindelig Arbejdsdag (10 Timer). (26)

Spillet til Beddingen blev drevet ved Haandkraft med 3 à 4 Mand ved hvert Sving, et sendrægtigt og langsommeligt Arbejde, hvorved der kunde gaa det meste af en Dags Tid, naar et stort Fartøj skulde ophales. Men den Gang var der endnu noget af gamle Dages Hjælpsomhed tilbage, de Folk, der havde ledige Stunder, tog gerne en Tørn ved Spillet, naar der af og til med Mellemrum vankede en Dram og en Slurk Øl. (27)

I 1919 blev Spillet forsynet med elektrisk Drivkraft, og Aaret efter opførtes et Hus til dets Overdækning. (28)

Arbejdet dermed var projekteret af Elektricitetsværksbestyrer G. Mortensen.

Beddingen svarede dog ikke helt til, hvad man havde ventet. Ophalingen var vanskelig, i smaa Ryk blev Fartøjet hevet op ad Slisken, og vanskeligere endnu var Udsætningen. Der var for stor Gnidningsmodstand! Man burde formentlig have stillet et større Beløb til Raadighed for Anlægget, men den Gang mente man ikke at kunne anvende mere. (29)

I 1931 fremkom der et Andragende fra Smedemester Jørgensen og Skibstømrer Petersen om Forbedring af Havnens Bedding; det vedtoges at undersøge Spørgsmaalet. (30)

To Aar senere, i Januar 1933, var der udarbejdet et Forslag til Reparation af Beddingen, det lød paa 31,350 Kr. (31), men kort efter anmodede man Ingeniør Knud Degn af København om at foretage en nærmere Undersøgelse af Forholdene. (32)

Efter flere Besøg her fremkom Ingeniøren med forskellige Planer og i August Maaned med to Forslag: I til 36,000 Kr. og II til 55,000 Kr. „Det vedtoges at fremsende Sagen til Byraadet med Anbefaling af Forslag II“. (33)

Byraadet sluttede sig til Indstillingen, og Arbejdet blev udbudt i Licitation.

Ved et Udvalgs-Møde den 25. Oktober forelaa Tilbudene. For Beddingsvognen varierede de fra 14,667 Kr. til 6,790 Kr., det laveste Tilbud antoges.

Af Tilbudene paa Arbejdet ved selve Beddingen, udført med



Et Fartøj paa Beddingen 1936.

Dykker og med Anvendelse af Grantømmer, var det højeste 44,556 Kr., det laveste 21,800 Kr., heraf blev det næstlaveste antaget, det var paa 23,700 Kr. (34)

Den nye Bedding blev ikke væsentlig større end den gamle, men den blev mere praktisk, og navnlig Anvendelsen af Beddingsvogn i Stedet for Slik betyder stor Løttelse ved Brugen. Der kan optages Fartøjer paa indtil 150 Tons Egenvægt.

Anlægget blev færdigt i Maj Maaned 1934, og Slutopgørelsen viser, at den samlede Udgift androg 66,300 Kr. (35)



Havnen 1917,

set fra Toldforvalterens Vinduer paa Toldboden. Ved Dampskibsbroen ligger den lille Damper „Johanne“ fortøjet.

BROLÆGNING PAA HAVNEPLADSEN

I gamle Dage gik Grundene fra Algades nordre Side helt ud til Stranden, fra en enkelt Ejendom, Nr. 33, havde Ejeren — Købmand I. A. Broch — sin Tømmerplads liggende ud til Vandet. Dette ophørte, da Jernbanen blev anlagt i 1865, thi da blev ført et Spor ned til Havnen, og de dertil grænsende Ejendomme fik et Hegn eller Plankeværk for deres nordre Side.

Til Havnesporet var udlagt et ret stort Areal, hvoraf den mindste Del blev benyttet til Sporet, det øvrige var formentlig beregnet til en fremtidig Udvidelse. Udyrket laa det hen med en Grøft i Midten.

Jernbanevognene blev trukket til og fra Havnen af Heste, derfor blev denne Strækning (til og fra Havnen) i daglig Tale kaldt „Trækbanen.“

Et Stykke af den vestlige Del blev omkring 1890 udlejet til Firmaet A. C. Hansen junr., som derpaa opførte et stort, men ikke pynteligt, Kulskur.

Da Havnekajen blev anlagt i Aaret 1903, blev dette Skur fjærnet, og Pladsen fra Toldboden til Torvet til Dels brolagt, der kom altsaa en Kørebane, en Gade, med Opkørsel til Torvet, som ret naturligt kom til at hedde „Havnegade.“

En Aarrække hjalp man sig med dette Stykke Gade, og Forsøg paa at benytte den øst for liggende Grund til Kørsel blev forhindret ved, at der blev anbragt 3 Pæle i Samsøs Gydes nordre Del og 2 Pæle i Riisings Gyde. (36)

Imidlertid tiltog Færdslen fra Aar til Aar, navnlig forøgedes Automobil-Trafikken til og fra Færøgen, og 1925 blev det da vedtaget at brolægge en ny Havnegade fra Torvet til Kappelsbjerg og Østergade. (37)

Dette Arbejde blev tilendebragt i de følgende Aar.

I Tidens Løb er der udført store Bro-lægningsarbejder ved Havnegade; ved den gamle Havn er Stenbroen bleven forbedret, og Vej er anlagt til Sildemarken.

I de senere Aar er disse Arbejder samt forskellige Bolværks-Anlæg blevet projekteret af Ingeniør cand. polyt. O. Bille Andersen her fra Byen.

Store Beløb er efterhaanden blevet anvendt, saaledes bl. a. i 1903 17,000 Kr., 1926—27 28,475 Kr., 1930—31 41,600 Kr., 1931—32 14,900 Kr. (38)

HAVNENS BELYSNING

Medens det i forrige Tider var smaat bevendt dermed, er Havnen nu godt oplyst, især Havnegade, der i hele sin Strækning er udmærket belyst. Forskellige Steder er anbragt Jernmaster, hvorfra kraftige Projektører kan tændes ved Losning efter Mørkets Frembrud.

HAVNEFOGDENS KONTOR

Som tidligere meddelt blev der i 1866 opført en Kontorbygning for Havnefogden. Det var et meget beskedent Halvtags-hus, 6 m langt og med en Grundflade af 13 m², det var alt. (39)

I 1923 blev det solgt til Ejeren af „Hotel Melfar“, der benyttede Grunden til Udvidelse af en Veranda mod Havnen.

Havnefogden havde derefter sit Kontor i Havnearbejdernes Opholdshus, indtil der i 1930 blev opført et Havnekontor paa Skrænten øst for Toldboden.

Under Skrænten blev der samtidig indrettet et Nødtøftshus.



Havnen set fra det tilfrosne Lillebælt.

Sjælden danner Isen Bro mellem Fyen og Jylland. I Februar 1922 var der en streng Vinter, Isen laa flere Dage fast, og adskillige benyttede Lejligheden til at spadsere fra Middelfart til Snoghøj.

HAVNENS BROVÆGT

er flere Gange bleven fornyet, sidst i 1926. Aaret efter gav Danske Statsbaner Tilladelse til paa nærmere Betingelser at opstille en Jernbanebrovægt i Havnesporet. (40)

HAVNEBØJERNE

I en Aarrække var der udlagt en Bøje vest for Havneindløbet samt en ret ud for Dampskibsbroen, og efter at Havnekajen var opført, blev der i 1904 anskaffet endnu en Bøje, som blev forankret ud for denne Kajs 24-Fods Bolværk. (41)

Den lille Bøje, der laa vest for Havneindløbet, blev nogle Aar senere forankret udfør det 24 Fods Bolværk saaledes, at der blev to Varpbøjer for denne Kaj.

Da Føreren af D. F. D. S.' Rutedamper i 1911 androg om at faa den ret for Dampskibsbroen liggende Bøje fjærnet, fordi den laa



Havnen 1933.

I Baggrunden det nuværende Dampskibspakhus samt Færgen „Nanna“ i Færgelejet.

til Hinder for at anløbe Broen, vedtoges det at anbringe den vest for Indsejlingen til Havnen. (42)

Den laa der, hvor Strømmen skærer haardest under Land, og til Tider, endog i flere Dage, kunde Strømmen være saa kraftig, at Bøjen laa helt under Vand. (42)

For den efterhaanden livlige Færgetrafik, ud og ind i Havnen mange Gange i Døgnet, laa denne Bøje meget ubekvem og blev derfor efter Andragende fra Færgeførerne taget i Land. (44)

Nogle Aar senere blev den udlaant til Lillebæltsbroens Entreprenører, der ved et Uheld satte den til, og Havnen fik dens Værdi erstattet.



Forskelligt fra Havnens Omraade.

Opmudring af Havnen blev foretaget i 1928 og i 1936. (45)

En *Pulmotor* blev anskaffet i 1925, den var i nogle Aar anbragt paa Politistationen, nu er den paa Falcks Redningsstation.

Efter Andragende fra „Røde Kors' Dameafdeling“ blev der i 1930 ydet et Tilskud af 125 Kr. til Ophængning paa Havnepladsen af et *Redningssskab* med Tilbehør til druknendes Redning. (46)

I flere Aar har lokale Sportsforeninger faaet Tilladelse til at afholde *Svømmestævne* i Havnen, som Regel i Eftersommeren, naar Ungdommen var opøvet til saadanne Præstationer. (47)

Efter Andragende fik „Søfolks og Fiskeres gensidige Syge- og Begravelseskasse“ Tilladelse til at anbringe en *Minebøse* ved Færgens Anlægsplads. I flere Aar indkom der ret betydelige Beløb i denne Bøse. (48)

Fiskepakhuse.

I det nordøstlige Hjørne af den gamle Havn har Fiskeeksportør P. Jensen et saadant, opført paa nedrammede Pæle, og ved Stenkajen har Fiskehandler Peter Grøn to Lagerskure anbragt paa en Flaade.

Til Lillebæltsbroens Opførelse

skulde der søværts fra ankomme store Mængder af Jern- og Bygningsmaterialier. Ved Batterierne, som en Strækning vest for Kongebroen kaldes, blev dertil af Entreprenørerne opført en *Bro* eller *Kaj*. De til Broens Opførelse ankomne Materialier blev i Henhold til Ansøgning fra Danske Statsbaner fritaget for at svare Skibs- og Vareafgifter til Havnekassen. (49)

Da Arbejdet var fuldendt, blev denne *Bro* fjærnet.

I Nærheden deraf, ved Landpillen, blev der desuden opført en mindre *Landingsbro*.

Den er uden Godtgørelse overtaget af Byens Baadførere.

Til Udladning af svære Jerndelev fra Jernbanevogne fik Lillebæltbroens Entreprenør, Friedr. Krupp A/S Essen, Tilladelse til at opstille en *Kran* ved Havnekajen paa Betingelse af, at den højt blev staaende dér i 2 Aar og kun anvendtes til Firmaets Brug samt mod en Afgift af 800 Kr. (50)

HUSE OG SKURE VED HAVNEN

Havnearbejderne i Middelfart androg i 1919 om Opførelse af et *Opholdsskur*. Dette blev imødekommet samme Aar ved, at et Bindingsværkshus blev opført paa en ledig Plads øst for Wibolts Pakhus. (51) 1933 blev der tilbygget et Redskabshus. (52)

Fiskeriforeningen ansøgte i 1920 om Opførelse af et *Redskabshus*, hvori der mod en aarlig Lejeafgift kunde anbringes Fiskegarn m. v.. Det blev bevilget, og et Træhus blev dertil bygget paa Sildemarken. (53)

Samme Sted fik Middelfart Roklub overladt en gratis Plads til et *Baadehus*. (54)

1932 fik Middelfart Sejlforening en gratis Plads ved Kappelsbjerg til Opførelse af et *Klubhus*. (55)

Middelfart Kajakklub androg 1934 om Tilladelse til at opføre et *Baadehus* ved Inddæmningen vest for Sildemarken ved Kongebrosten. (56)

Tilladelsen blev givet det følgende Aar paa Betingelse af, at Huset skal fjærnes med et halvt Aars Varsel. (57)

Havnens Materialhus

er beliggende ved Skrænten nord for den vestre Kirkegaard, det er opført af Grundmur.

Det forenede Dampskibs Selskabs *Varehus* laa tidligere paa selve Dampskibsbroen. Da det i Tidens Løb blev for lille til at rumme den forøgede Godsmængde, lod Havnen i 1911 opføre et nyt og større *Pakhus* af Træ paa det østlige Brohoved ved den gamle Havn. Derfor betaler D. F. D. S. en aarlig Leje til Havnekassen. (58)

Det gamle Pakhus blev henflyttet til Sildemarken og overladt

til Fiskernes Brug; de maatte selv besørge Flytningen og udgrave Banken ved Vestergade. Der staar det endnu, men er nu meget medtaget af Tidens Tand.



Private Virksomheder ved Havnen.

GIMBELS PLADS

I Aaret 1859 havde Købmand P. H. Møller, daværende Ejer af Købmandsgaarden Matr. Nr. 23 (da Matr. Nr. 50), Algade Nr. 69, i Stranden udfor sin Grund opfyldt et Areal og sikret det ved et Bolværk. Tilladelse dertil havde han ikke søgt, da han ikke mente, at det var nødvendigt. Hans Medborgere maa have ytret Tvivl om Berettigelsen til den foretagne Inddæmning, thi Købmand Møller indsendte direkte til Indenrigsministeriet et Andragende om, „at der ikke maa blive lagt Hindringer i Vejen for Afbenyttelsen af den Plads, som han har indvundet ved Opfyldning i Havet udfor hans østen for Havnen liggende Ejendom.“

Meddelt Middelfart Havnekommission ved Brev fra Fyens Stiftamt 19. Oktober 1859. (59)

Kommissionen blev derved opmærksom paa, at Eksistensen af private Bolværkspladser kunde bevirke Nedgang i Havnens Indtægter, og man ansøgte derfor Indenrigsministeriet om, „at Kyststrækningen langs med Byens Grund mod Vest fra Grimmerhus og mod Øst til Hjørnet af den derværende Bugt maa blive overdragen Byens Havnevæsen til Ejendom.“

Indenrigsministeren stillede sig velvilligt overfor dette Andragende „idet jeg forudsætter, at de tilgrænsende Lodsejere intet have imod det ansøgte at erindre.“ (60)

Ved Havne-Kommissionens Møde den 1. December 1859 var fornævnte to Skrivelser fremlagt, og „det besluttedes at svare, at Byens Beliggenhed langs Stranden gør det let for Beboerne at unddrage sig Havnepenge ved at losse og lade paa Stranden, hvilket det er nødvendigt for Havnevæsenet at forhindre, for ikke at miste sine Intrader (Indkomster), at Indenrigsministeriet tidligere har erklæret, at Havgrunden var Statens, af hvilken Grund man ikke kan ansee fornødent, at indhente de tilgrænsende Lodsejeres Erklæringer. Saafremt disses Samtykke skulde være nødvendigt, maa man ligesaa gerne strax opgive Sagen, da det ansees umuligt at faa Saamange bragte til Enighed. Det bemærkes derhos, at man ikke for Øjeblikket har isinde at inddæmme, men at man anseer det nødvendigt at have Raadighed med Hensyn til den

eventuelle nye Havn og Forbindelsen mellem begge. Med Hensyn til P. Møllers Andragende bemærkes, at man for Øjeblikket ikke forlanger andet af ham end en Deklaration om, at han forpligter sig til at afstaa Inddæmningen, naar Havnen har Brug derfor, og dersom han maatte benytte samme til Lossen og Laden, da at svare halve Havnepenge; det bemærkes derhos, at man er villig til i sin Tid at yde ham en passende Godtgørelse i Forhold til den Nytte, Havnevæsenet kan faa af Pøleværket og Opfyldningen, men ingenlunde fuld Erstatning.“ (61)

Spørgsmaalet forelagdes for Finansministeriet, der 6. Juli 1860 resolverede, at Havnen skulde have sine Fordringer opfyldt. Købmand Møller maatte udrede en Rekognition af 10 Rdlr. og paa egen Bekostning udstede den forlangte Deklaration. Den er tinglæst 17. Juli 1860. Det inddæmmede Areal var 2280 □ Alen. (62)

I 1890 erholdt den daværende Ejer, Købmand L. Th. Gimbel Indenrigsministeriets Tilladelse til „at foretage en Inddæmning paa 2280 □ Alen ud for Matr. Nr. 22“ samt „at tilvejebringe umiddelbart Vest for den tidligere foretagne Inddæmning en for Kørsel bekvem Adgang til Stranden.“ (63)

Den sidstnævnte Ejer fik 1898 Landbrugsministeriets Tilladelse til yderligere at inddæmme et Areal stort 10,400 □ Alen udfor hans Ejendomme Matr. Nr. 22 og 23 b mod at udstede en Deklaration som tidligere, og desuden indgik han paa „at holde det vest for den paatænkte Inddæmning beliggende Vandareal tilbørlig oprenset og at afholde Udgifterne ved Forlængelsen af en fra Nygade kommende Kloak til den yderste Grænse af det inddæmmede Areal“ samt de i tidligere Dekclarationer om at afstaa det inddæmmede indgaaede Forpligtelser. (64)

Efter Havnekajens Ombygning i 1923 lejede Firmaet af Havnen et trekantet Areal beliggende ved den vestlige Side af dets inddæmmede Grund. Dette Areal var blevet indvundet ved nævnte Havneanlæg. (65)

Siden 1860 har der paa den omtalte Grund været Tømmerplads. Nu har Byens eneste Trælasthan del sit Lager dér, og i Aarenes Løb er der opført Træbygninger til Firmaet Th. Gimbel & Co.s omfattende Virksomhed.

Da P. H. Møller havde faaet sin Inddæmning ordnet med Myn-dighederne, erholdt en af de andre Købmænd, I. A. Broch, Tilladelse til at opfylde en Strækning udfor sin Ejendom Matr. Nr. 46 Algade Nr. 33 ved Torvet, mod at udstede en tilsvarende Deklara-

tion. Om Størrelsen af det af Købmand Broch inddæmmede Areal synes der ikke at foreligge noget, men det maa have været væsentligt mindre, thi der blev af ham kun fordret 3 Rdlr. i Rekognition. (66)

Denne Opfyldning blev inddraget, da Havnebanen blev anlagt i 1865.

A. C. HANSENS PLADS

Ved Skøde af 15. Juni 1896 havde Købmand A. C. Hansen erhvervet 2 umatrikulerede Jordlodder umiddelbart ved Kappelsbjergvejen i Middelfart, een paa hver Side af denne Vej mellem Stranden og Trækbanen samt nord for denne, og erholdt ved Landbrugsministeriets Skrivelse af 18. Januar 1897 Tilladelse til at inddæmme et nærmere betegnet Areal ved Stranden. (67)

Denne Tilladelse blev givet paa Betingelse af, at han og efterfølgende Ejere forpligtede sig til at overlade Arealet til Middelfart Havnevæsen paa samme Vilkaar som Ejerne af GimBELS Plads havde indgaaet. (68)

Da Købmand Hansen, nu Firmaet A. C. Hansen junr., i Aaret 1904 havde ladet uddybe en 17 Fod dyb Rende fra Sejldybet til den inddæmmede Plads og langs dennes Nordende og ladet anbringe duc d' Alber ved Renden, blev der ved Landbrugsministeriets Skrivelse af 4. September 1905 og under Forbehold af Approbation fra Ministeriet for offentlige Arbejder oprettet en Overenskomst og Deklaration mellem Middelfart Byraad og Firmaet.

Heraf meddeles følgende Uddrag:

„A. Byraadet erklærer sig herved enigt i, at Landbrugsministeriet giver Firmaet og efterfølgende Ejere af den fornævnte inddæmmede Plads Tilladelse til at bibeholde den ovennævnte Rende og de ved Renden anbragte duc d' Alber paa de nedenfor i Post B angivne Betingelser og under Forudsætning af, at denne Tilladelse gives, og paa de samme Betingelser frafalder Byraadet derhos den Middelfart Havnevæsen ved Deklaration fra A. C. Hansen junr. af 15. tinglæst 16. November 1897 hjemlede Ret til at kræve Afstaaelse af den fornævnte Plads udenfor de almindelige Expropriationsregler og lader den ommeldte Deklaration udslette af Pantebøgerne.

B. Under Forudsætning af, at Landbrugsministeriet giver Firmaet A. C. Hansen junr. og efterfølgende Ejere af den fornævnte Plads den i Post A ommeldte Tilladelse, vedtager Firmaet herved de nedenfor under 1—3 inclusive anførte Betingelser:

1. Der skal fra den fornævnte Rendes Tilblivelse at regne

og bestandig i Fremtiden af samtlige Skibe og andre Fartøjer, som lægger til i Renden eller ved fornævnte Plads, og af samtlige Varer og Genstande, som losses eller indlades i eller ved Renden eller paa eller ved Pladsen, svares fulde Skibsafgifter og Vareafgifter, saavel for indgaaende som for udgaaende til Middelfart Havn efter de samme Bestemmelser og Takster, som til enhver Tid ere fastsatte i Havne- og Brotaksterne for Middelfart Havn, dog at Skibsafgiften af Skibe og andre Fartøjer til eller fra den af Pladsens Ejer selv drevet Forretning kun udredes med $\frac{3}{8}$, skriver fem Sjettedele, hvorimod Vareafgifterne ogsaa i disse Tilfælde svares fuldtud — — — —.

2. Den Tilladelse som gives Ejerne af den fornævnte Plads til at bibeholde Renden og duc d' Alberne skal ikke være til Hinder for et eventuelt kommunalt Havneanlæg dér, hvor Renden nu findes, eller ud for Pladsen, naar Ministeriet for offentlige Arbejder skønner, at der ved et saadant Anlæg bliver bekvem Adgang søværts fra til Pladsens Nordende med mindst 17 Fod Vand.

3. I Tilfælde af Tvivl om denne Deklarations Forstaaelse fortolkes Deklarationens Tekst med bindende Virkning for alle Vedkommende af Ministeriet for offentlige Arbejder — — — —.“

Deklarationen er udstedt 22. November 1905, approberet af fornævnte Ministerium 27. Februar 1906 og tinglæst 24. April 1906. (69)

Denne store Grund benyttes som Kajplads og Lager for Firmaet A. C. Hansens Kulimport; over Pladsen er opført „Stillinger“ til Transport fra Skib til Aflæsningssted, der er Forbindelse med Havnebanens Sporanlæg, og Bygninger samt Skure er opført til Brug for Firmaets Lager af Brændsel og andre Handelsvarer.



Udlejede Pladser.

En Del af Arealet ved den østre Kaj, Havnekajen, er af Middelfart Byraads Havneudvalg udlejet til forskellige, som Regel for et Tidsrum af 10 Aar, og paa flere af disse Arealer er der opført Bygninger til vedkommende Lejeres Virksomhed. For Tiden er følgende udlejet:

FIRMAET J. WIBOLTT'S PAKHUS

Ved Kontrakt af 31. August 1904 lejede Købmand J. Wiboltt et Areal af 1013 □ Alen, som er saaledes beliggende, at der er let Adgang til Losning fra Fartøjer ved Havnekajen.

Af Lejemaalets Betingelser anføres følgende:

„Lejemaalet indgaaes paa 20 Aar fra 1. Juli 1904 at regne, dog saaledes, at Havnevæsenet, hvis Havnen eller Kommunen faar Anvendelse for det udlejede Areal til eget nødvendigt Brug, kan opsigte Lejemaalet med 1 Aars Varsel til Ophør til et hvilket som helst Tidspunkt.

Efter Udløbet af de 20 Aar har Hr. Wiboltt Fortrinsret til at faa Lejemaalet fornyet paa samme Vilkaar, som tilbydes andre Liebhaveere. Lejeafgiften er 25 Øre aarlig pr. □ Alen, Lejeafgiften betales halvaarsvis forud, kontant og skadesløst paa Kæmnerkontoret. — — — — —

Naar Hr. Wiboltt maatte overdrage eller udleje sin Korn- og Foderstofforretning, kan Køberen eller Lejeren indtræde i Lejemaalet.

Den Bygning, som skal opføres paa det lejede Areal, skal benyttes til Varehus (Pakhus).

Maatte den ikke regelmæssig blive benyttet til Varehus i et Omfang, som svarer til dets Størrelse, kan Havneudvalget hæve Lejemaalet med 1 Aars Varsel til et hvilket som helst Tidspunkt.

Lejeren skal respektere de Kloakker eller andre Ledninger, som maatte findes paa det udlejede Areal.

Naar Lejemaalet af en hvilken som helst Grund ophører, er Lejeren pligtig til at fjerne den paa det lejede Areal opførte Bygning og aflevere Arealet i tilbørligt ryddeliggjort og planeret

Stand. I modsat Fald er Havnevæsenet berettiget til selv paa Lejers Bekostning at ryddeliggjøre og planere Pladsen.

Aflleveringen af den ryddeliggjorte og planerede Plads skeer, hvis Lejeforholdet ophører paa Grund af Opsigelse, paa Lejemaalets sidste Dag, men saafremt Lejeforholdet hæves paa Grund af Lejers Misligholdelse med Lejeafgiftens Erlæggelse, senest Maa-nedsdagen efter Ophævelsen af Kontrakten.

Lejeren er forpligtet til at finde sig i de Ulemper ved Benyttelsen af det lejede Areal, som Udførelsen af offentlige Arbejder paa Pladsen maatte medføre.

Varehuset skal af Lejeren holdes i forsvarlig Stand, ogsaa i Henhold til dets Udseende.

Ligesom Lejeren, dersom han overdrager eller udlejer sin Korn- og Foderstofforretning, er berettiget til at lade Køberen eller Lejeren indtræde i Lejemaalet, saaledes er Lejers i uskiftet Bo hendsiddende Enke, hans Bo eller den, til hvem hans Korn- og Foderstofforretning efter hans Død ved Arv eller Overdragelse maatte gaa over, berettiget til at indtræde i Lejemaalet — — — —.

Omkostningerne ved nærværende Kontrakt udredes af Lejeren.“ (70)

Denne Kontrakts Betingelser er for største Delen benyttet ved de senere afsluttede Lejemaal.

Efter Købmand Wibolts Død 1915 solgte hans Enke Forretningen til et Interessentskab „Firmaet J. Wibolt“, der siden har benyttet Pakhuset.

Arealet er bleven forøget, og derpaa er opført en Træbygning paa 630 m² Grundflade. I dette Pakhus er installeret Maskiner henhørende til en Foderstofforretnings Brug.

FYENS ANDELS-FODERSTOFFORRETNING

I 1925 lejede Købmand Chr. Jørgensen et Areal vest for J. Wibolts Pakhus. Paa den lejede Grund lod J. samme Aar opføre et Pakhus beregnet til Lager af Foderstoffer. Efter Købmand Jørgensens Død 1931 overgik hans Lejemaal i 1933 til Fyens Andels - Foderstofforretning, som det følgende Aar fik Arealet udvidet og opførte et Silo-Anlæg i Forbindelse med Pakhuset. Bygningerne dækker nu en Grundflade af 424 m². (71)

DANSK ANDELS - GØDNINGSFORRETNING

Dette Firma lejede i 1934 øst for Wibolts Pakhus en Grund,

hvorpaa der samme Aar blev opført et Lagerhus med et Areal af 280 m². (72)

FIRMAET C. MICHELSSENS ENKES KULPLADS

Denne Plads var i 1923 bleven udlejet til Kulhandler H. J. Larsen, som samme Aar derpaa opførte en grundmuret Kontorbygning og et Vareskur samt lod hele Pladsen indhegne med et Plankeværk. Efter hans Død 1929 overtoges det lejede af Grosserer Theophilus Hansen, der i 1933 overdrog Pladsen til ovennævnte Firma. (73)

MIDDELFART JERN- & STAALFORRETNING

lejede 1933 et Areal af 300 m² øst for Gimbels Tømmerplads til Opførelse af et Varehus af Pandeplader (Jernblik). (74)

DANSK ENGELSK BENZIN- & PETROLEUMSCO.

har fra 1913 haft til Leje et Areal vest for A. C. Hansens Plads, det benyttes dels til Kontorbygning, dels til Pakhus.

Ved Motorfærgernes Anlægsplads erholdt samme Firma i 1921 Tilladelse til at anbringe en Benzinstander, der i 1930 blev forandret til en Dobbeltstander. (75)

NAFTA BENZIN A/S.

fik i 1932 Tilladelse til at opføre en Dobbelt-Benzinstander ved Fortovet i Nærheden af Havnekontoret. Den blev fjærnet 1. December 1936, da Benzinsalget har tabt sig ved Færgefartens Opør. (76)



Pladsen ved Kappelsbjerg.

Grunden mellem Gimbels Plads og A. C. Hansens Plads, — vistnok en Del af „Borgmesterengen“, — har tilhørt Kommunen og var i en Aarrække bleven benyttet til Losseplads for Affald. Den er mod Stranden beskyttet af et Bolværk.

Hele dette Areal overgik til Havnens Eje i 1923, idet Kommunen afstod det samlede Areal, ca. 8,200 m², mod en Betaling af 2 Kr. pr. □ Al. (77)

Hvis Havnen ad Aare maatte faa Brug for mere Bolværksplads, har den dér et Reserveareal til Disposition.



Færgefartens Renæssance.

Fra gammel Tid var der en vis Handelsforbindelse mellem Beboerne paa den jyske Kyst, særlig ved Snoghoj, og Middelfart, thi Færgetrafikken gav Adgang til let Samkvem, og Beboerne dér paa Kysten var fritaget for Bropenge af, hvad de bragte til Købstadens Brug.

Færgefartens Ophor bragte et Skaar deri, kun Fiskerne søgte som forhen til Middelfart.

Omkring Aaret 1900 blev der af et Konsortium sat to Motorbaade i Fart mellem Middelfart og Snoghoj, foranlediget af den stærkt tiltagende Cykletrafik.

Formentlig var denne Fart Aarsagen til, at der i 1902 af Middelfart-Borgere blev dannet et Aktieselskab, „Middelfart Dampskibsselskab“, baseret paa fornævnte Rute. Et lille Dampskib „Johanne“ blev bygget paa Skibsbyggeriet her i Byen, senere fik man en Motorbaad til Hjælp, og disse to Fartøjer besørgede Trafikken indtil 1912. Dog kun i Sommermaanederne Maj til Oktober, thi i den øvrige Del af Aaret var der for ringe Sogning til, at Farten kunde lønne sig.

Antagelig har Beboerne paa Jyllandssiden sat Pris paa en regelmæssig Forbindelse med Middelfart, thi i 1908 sendte Erritsø Sogneraad en Anmodning til Middelfart Byraad „om at virke for en daglig Dampskibsforbindelse om Vinteren mellem Middelfart og Snoghoj.“ (1)

Hertil erklærede Byraadet sig villig, og samme Efteraar blev der „under Forbehold af Refusion af Halvdelen fra Erritsø Kommune bevilget et Beløb af 600 Kr., som i Henhold til den truffne Overenskomst skal udredes i indeværende Regnskabsaar.“ (2)

Aaret efter blev dette Beløb nedsat, „da der efter det fremlagte af private (Erritsø Sogneraad?) er bevilget 550 Kr. for Aaret til 31. August, vil i Henhold til det tidligere vedtagne Kommunens Bidrag ligeledes blive 550 Kr. for nævnte Tidsrum.“ (3)

Færdslen blev større for hvert Aar, der gik, og det nye Befordringsmiddel — Automobilen — begyndte at vise sig paa de for saa stille Landeveje. Bestyrelsen for „Middelfart Dampskibsselskab“ havde Forstaaelsen af, hvad dette ny Færdselsmiddel kunde



Færgebillede 1933.

Broen var under Bygning og Færgefarten stod i fuld Flor. Færgen ligger ifærd med at indtage Biler, der ofte holdt i en lang Række og maatte afvente, naar deres Tur kom. Ved Brohovedet er Baadførerne parat til at kapre Cyklister og særlig Motorcyklister.
(Efter et Oliebillede af Frits Behrendt.)

bringe, og man besluttede da at bygge en Motorfærge med Plads til 8 Vogne. Den blev sat i Drift den 12. Juli 1912 (4), og Havneudvalget gav Tilladelse til, at der i den gamle Havn blev indrettet Anløbsplads for den nye Motorfærge. (5)

I ca. 20 Maaneder af Krigsaarene maatte Færgen lægge op af Mangel paa Brændselsolie, men da der atter blev Tilførsel deraf, blev Farten genoptaget.

Fra anden Side blev der gjort Skridt til at starte et Konkurrence-Selskab, idet et Udvalg af nogle Borgere kom tilstede ved et Udvalgs møde „angaaende et Projekt om Oprettelse af et Selskab til Drift af Færgefart Kongebro-Snøghøj“ og fik det Svar, „at man vilde vise samme Velvilje, som er vist det nu bestaaende Selskab“ (6), men Tanken derom blev ikke realiseret.

Antallet af overførte Vogne steg i et kraftigt Tempo fra 28,265



Baadebroen

ved østre Brohoved i den gyldne Færgetid. De mange Baadeejere havde god Fortjeneste ved Passagerfart.

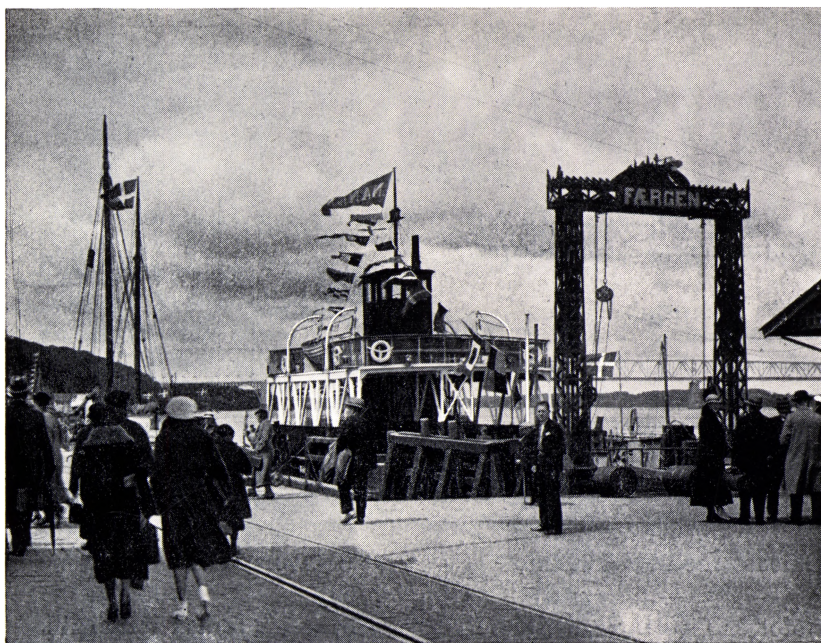
i 1924 til 138,618 i 1934, i de sidste Aar havde man tre Færger til Besørgelse af Overfarten, som blev udvidet til Døgndrift. (7)

Det i Begyndelsen saa beskedne „Middelfart Dampskibsselskab“ udviklede sig til at blive Landets fineste Aktieselskab, det gav et Udbytte af indtil 300 %.

Mange Penge satte det i Omløb, og adskillige Borgeres Skatteevne blev væsentlig forøget i de Aar.

De Aar, da denne Færgefart stod i sin Glans, var noget af et Eventyr. Ikke alene Bilerne gav Omsætning, paa Cykle eller Motorcykle kom Turisterne i Hobetal, og mange af Byens Søfolk anskaffede Motorbaade til Passagerfart, der var nok at befordre over Lillebælt, der var Penge at tjene.

Ved den gamle Havn var der et Liv som aldrig før, Kiosker blev opført, Handelen med Turisterne blomstrede.



Den 14. Maj 1935,
den Dag, da Lillebæltsbroen blev aabnet for Samfærdselen. Dermed
var Færgefarten i Realiteten forbi.

Men vest for Kongebroen byggedes der paa Lillebæltsbroen, fra Aar til Aar rejste dens Buer og Piller sig; alle vidste, at fra den Dag, Fyen blev landfast med Jylland, vilde det være Slut med det indbringende Færgeliv, og den Dag kom den 14. Maj 1935, da Lillebæltsbroen blev aabnet for Samfærdselen.

Fortegnelse

over Skibe, Baade og Fartøjer over 4 Register Tons Netto, som er hjemmehørende i Middelfart:

Dampskib	„Uffe“	1165	Tons		
--	„Halfdan“	854	--	}	D. F. D. S.
	„Sigurd“	799			
	„Skjold“	792	--		
	„Magnus“	781			
	„Minsk“	708			
	„Svava“	696	--		
Galease med M.	„Fænø“	64	Tons	P. E. Simonsen	
— —	„Ady“	63	--	R. Møller	
Motoriskib	„Vesta“	54	--	Dansk Paket Rederi, København	
Dæksbaad	„Ellen Margrethe“	10		J. Hansen	
Halvdæksb. Lystf.	„Triton II“	8	--	Dir. Tuxen	
— —	„Unda“	7	--	J. Øelund	
Dæksbaad	„Rasmine“	6	--	C. Christiansen	
Motorbaad	„Kathrine“	6	--	Georg Jensen	
Halvdæksb. Lystf.	„Fidus“	7	--	J. H. Jørgensen	
— —	„Aase III“	6	--	E. Thidemann	
Motorbaad	„Grethe“	5	--	N. Gregersen	
—	„Aja“	5	--	G. Madsen	
—	„Eshøj“	5	--	C. Nielsen	
—	„Absalon“	5	--	N. P. Olsen	
—	„Karen“	4	--	C. Lundstrøm	

(1)

Det anselige Antal Dampskibe sejler jævnlig paa Middelfart med Last til Kabelfabriken. De har Hjemsted her ved Toldstedet for at opnaa den Nedsættelse i Havneafgiften, som her i Byen hjemmehørende Fartøjer erholder.

Statistik.

I de sidste 30 Aar har vor Havns økonomiske Forhold gennemgaaet store Forandringer.

En af Grundene dertil er Pengenes synkende Værdi og den deraf følgende stigende Betaling for præsteret Arbejde. Men den yderligere Forøgelse i de forskellige Indtægtsbeløb maa dels tilskrives de forhøjede Bro- og Havnetakster, dels og især den kraftige Udvikling, som vor By har haft i den sidste Menneskealder.

Indbygger-Antallet i Middelfart er steget fra 4469 i 1901 til 8219 i 1936, og Aarsagen dertil er de store industrielle Virksomheder, der nu i høj Grad præger Byen og bringer Omsætning til dens Næringsliv.

Følgende Uddrag af Middelfart Havns Indtægter og Udgifter for Finansaarene 1905/06 og 1935/36 viser de store Forandringer, der er sket i dette Tidsrum.

INDTÆGT:

	1905/06	1935/36
Beholdning ved Aarets Begyndelse..	57210 Kr.	313252 Kr.
Renter af udestaaende Kapitaler....	2238 -	13579 -
Afdrag - — do		6666 -
Bro- og Havnepenge.....	18317 -	105868 -
Indtægter oppebaarne af Havnefogden	394 -	4025 -
Lejeindtægt af Pladser.....	898 -	6067 -
Havnen ejede	59521 -	1,355621 -
— skylder	279162 -	179188 -
Formue	111349 -	1,176433 -

UDGIFT:

1. Renter af Laan.....	11948 Kr.	8025 Kr.
2. Afdrag paa do.....	2601 -	11653 -
3. Skatter og Afgifter.....	435 -	4616 -

5. Lønninger og Pensioner.....	1120 Kr.	19101 Kr.
6. Ny Arbejder	752 -	11304 -
Vedligeholdelse af Havneværker		
m. v.	1947 -	18600 -
Uforudsete Udgifter	266 -	4337 -

Af Havnens Indtægtsposter anføres i femaarige Perioder:

Indtægter, der oppebæres af Toldforvalteren

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	18,136 Kr.
	10/11 - 14/15	23,966 -
	15/16 - 19/20	29,801 -
	20/21 - 24/25	96,504 -
	25/26 - 29/30	102,572 -
	30/31 - 34/35	97,421 -

Den stærke Stigning fra 1920/21 skyldes for en Del, at disse Afgifter blev forhøjet med 100 %, senere er de reduceret noget; at denne Indtægt ikke er bleven mindre viser, at Omsætningen er bleven forøget.

Indtægter, der oppebæres af Havnefogden

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	401 Kr.
	10/11 - 14/15	335 -
	15/16 - 19/20	2,575 -
	20/21 - 24/25	3,826 -
	26/27 - 29/30	2,645 -
	30/31 - 34/35	3,780 -

Lejeindtægt af Pladser m. m.

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	1,123 Kr.
	10/11 - 14/15	2,456 -
	15/16 - 19/20	1,531 -
	20/21 - 24/25	1,875 -
	25/26 - 29/30	5,315 -
	30/31 - 34/35	5,523 -

Rente af Laan

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	11,712 Kr.
	10/11 - 14/15	11,051 -
	15/16 - 19/20	10,232 -
	20/21 - 24/25	20,505 -
	25/26 - 29/30	23,485 -
	30/31 - 34/35	11,561 -

Afdrag paa Laan

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	2,835 Kr.
	10/11 - 14/15	3,498 -
	15/16 - 19/20	4,317 -
	20/21 - 24/25	17,455 -
	25/26 - 29/30	21,484 -
	30/31 - 34/35	33,211 -

Stigningen skyldes et ekstraordinært Afdrag i 1930/31 paa 100,000 Kr.

Skatter og Afgifter

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	443 Kr.
	10/11 - 14/15	455 -
	15/16 - 19/20	529 -
	20/21 - 24/25	774 -
	25/26 - 29/30	4,885 -
	30/31 - 34/35	4,731 -

Lønninger, Pensioner m. m.

i Gennemsnit for Femaaret	1905/06 til 1909/10	1,789 Kr.
	10/11 - 14/15	2,564 -
	15/16 - 19/20	3,404 -
	20/21 - 24/25	8,609 -
	25/26 - 29/30	17,711 -
	30/31 - 34/35	18,910 -

Som det heraf fremgaar, har Udgifterne fulgt den almindelige Udvikling.

Det maa dog bemærkes, at til „Skatter og Afgifter“ er henført forskellige Udgifter som Elektricitet og Gas m. v.

„Lønninger, Pensioner m. v.“ viser den største Stigning, men ogsaa under denne Post er medregnet andre Udgifter, saaledes Polititilsyn. Dette blev i Regnskaberne 1913/14 indtil 1922/23 opført som en særlig Udgiftspost, der i de første Aar var 600 Kr., som efterhaanden blev forhøjet til 2,000 Kr.

Siden 1926/27 udbetales dertil 8,000 Kr. aarlig, men siden Færgefarten ophørte, er dette Beløb blevet noget nedsat.

A/S Nordiske Kabel- og Traadfabriker's Havn.

A/S Nordiske Kabel- og Traadfabriker blev oprettet i 1898 med det Formaal at fremstille Jern- og Metaltraade samt Jerntraadsvarer, som hidtil udelukkende var blevet fabrikeret i Udlandet. Paa Spørgsmaalet, hvor den nye Fabrik skulde ligge, blev adskillige Byer bragt i Forslag, og man valgte Middelfart, thi dér fandtes til rimelig Pris en Byggegrund, fordelagtigt beliggende mellem Lillebælt og Havnebanen, og den 15. April 1899 kom Fabriken i Drift.

Oprindelig betjente Fabriken sig ved sine Til- og Udførsler udelukkende af Jernbanen og Middelfart Havn. Men i 1913—14 skred man til Anlæget af en egen Havn med 22 Fods Dybde (ved Opfyldning af Fabrikens Kyststrækning ved Lillebælt), og man byggede en Højbro, fra hvilken Jern og Kul losses direkte fra Dampere og tilføres Fabriken.

I 1918 forøgedes Havneanlæget ved Bygning af en indre, beskyttet Havn med 12 Fods Dybde til mindre Skibe for ogsaa ved Forsendelse af Fabrikens Produkter ad Søvejen at udnytte den gunstige Beliggenhed.

Disse Udvidelser viste sig hurtigt meget hensigtsmæssige, og ikke mindst i de sidste Aar har de vist deres store Berettigelse.

Under og efter Krigsperioden har Havnen saaledes været af uvurderlig Betydning for Virksomhedens Eksistensmuligheder.

I 1918 erhvervede Fabriken et Middelfart By tilhørende Grundstykke paa 24,000 Kvadratmeter, beliggende ved og stødende op til Fabrikens Grund. Herved forlængedes Kystlinien af Fabrikens Ejendom med 230 Meter.

Ved Overtagelse af et Par Ejendomme, der laa omsluttede af den nyerhvervede Grund, forøgedes det nye Areal til 30,000 Kvadratmeter, hvorved Fabriken blev Ejer af hele den mellem Havnesporet og Kysten liggende Grund.

Senere tilkøbtes et 15,500 m² stort Grundstykke øst for Fabriken, hvorved Kyststrækningen yderligere udvidedes med 120 m, saaledes at det samlede Areal nu udgør 106000 m² og den samlede Kystlængde 820 m.



Kabelfabrikens Havn.

Kabelfabriken — som den almindeligvis altid benævnes i Middelfart — udvidede fra Aar til Aar sin Produktion, der i det første Aar kun androg ca. 1400 Tons, medens den nu beløber sig til ca. 30,000 Tons om Aaret.

Samtidig er Arbejdsstyrken vokset i Forhold dertil fra oprindelig ca. 100 Mand til nu at omfatte ca. 750 Funktionærer og Arbejdere.

For Middelfart By's Næringsliv er denne Fabrik til stor Gavn; en ikke ringe Del af de senere Aars Fremgang skyldes denne Virksomhed.

Middelfart Havnekasse har gode Indtægter af Kabelfabriken, thi den betaler de sædvanlige Bro- og Havneafgifter minus en Sjattedel paa Skibsafgiften, medens der paa Vareafgifterne er indrømmet Moderation.

Fabriken har paa egen Bekostning anlagt og vedligeholder sit Havneanlæg.

Antallet af ind- og udgaaede Skibe i Kabelfabrikens Havn er ret anseligt og androg i 1935 43 Dampskibe med en samlet Tonnage af ca. 50,000, medens der fra den blev afskibet ialt ca. 40,000 Tons; endvidere 82 Motorsejlere, der bragte eller afhentede ialt ca. 10,000 Tons Varer.

Kongebrohaven.

Som Følge af den ofte stærke Strøm i Middelfartsund var Overfarten fra Middelfart Skibsbro til Snoghøj til Tider ret besværlig og langvarig. Fra Naturens Side var der dog et Hjælpe-middel herimod, nemlig det Ilvande eller Bagvande, der løber modsat Strømretningen. Naar Strømmen gaar stærkt nordefter, vil der som Regel være Bagvande langs Fyensskysten; dette benyttede den fra Middelfart kommende Færge til at naa et Sted omtrent midt mellem Skibsbroen og Vasnæs, herfra sattes Kursen efter Snoghøj, som da naaedes ret hurtigt. Omvendt havde den fra Snoghøj kommende Færge ved stærk sydgaaende Strøm lettere ved at anløbe dette Sted end Middelfart Bro. Det var ved Grimmermose, et lille Engdrag, der her skærer sig ind i Landet mellem Kongebroskoven og det vest derfor liggende høje Bakkedrag. Her har sikkert fra fjerne Tider været Landingssted, og den dør anlagte Bro kaldtes Grimmermosebroen, senere Kongebroen.

Den første Efterretning, jeg har fundet om denne Bro, er fra Aaret 1584, da Lensmanden paa Hindsgavl, Hans Johansen Lindenov, faar Ordre til „at lade alle Skibsbroer mellem Middelfart By og Hindsgavl Slot istandsætte, særlig den nærmest Slottet, saa man uden Fare kan lægge til dør og sætte Hestene i Land. Kongen har nu ladet Skibsbroen lige overfor ved Hønborg sætte i Stand og vil lade sig sætte over der“. (1)

Den ene af disse Broer er uden Tvivl Grimmermosebroen, der altsaa paa dette Tidspunkt har været en ældre Bro. Der hængaar derefter en lang Tid, hvori man intet erfarer om den, i mere end et Aarhundrede synes den at have ført en ubemærket Tilværelse, og først i 1721 erfares af en Skrivelse fra Landetatens General-Kommissariat til Byfogden i Middelfart (2), at da Grimmermosebroen alene er bygget til Hans Majestæts Troppers Transport, maa Færgemændene kun benytte den til Hans Majestæts Tjeneste. Broen var altsaa da overtaget af Kongen, sikkert en Følge af, at den siden 1661 oprettede staaende Hær, der efterhaanden opnaaede en anselig Størrelse, foraarsagede, at en Forbedring af Udskibningsstederne gjordes nødvendig.

Det følgende Aar klagede Byfogden i Middelfart til Stiftsbe-

falingsmanden (3), dels over at Færgemændene idelig benyttede Broen, og dels over Færgemanden paa Snoghøj, Jørgen Holm, der i afvigte Aar har haft denne Bro tillige med Snoghøj Bro at skulle reparere, hvortil der ifølge Land-Etatens Generalkommisariats Ordre var anvist ham 380 Rdl. „samt 7 skønne Egetræer og mangfoldige Bøge fra Stenderup Skove;“ heraf havde Jørgen Holm næsten intet anvendt paa Grimmermosebroen, ved hvilken der ikke blev foretaget andre Arbejder, „end der ved Siden er sat nogle Bøgepæle, men midt i er den raadden.“ Byfogden indstillede, at der maatte udnævnes Vurderingsmænd for at besigtige den. Som rimeligt er, har Jørgen Holm sørget bedst for sin egen Bro, hvortil han har anvendt de 7 „skønne“ Ege, medens den fyenske Bro kun har faaet den mest nødtørftige Istandsættelse, saa den kunde staa for Isens Tryk; men der ligger dog maaske bag ved Byfogdens Klage en slet dulgt Ærgrelse over, at dette gode Stykke Arbejde ikke tilfaldt hans Bys Borgerskab. Der findes intet om, at Stiftbefalingsmanden har foretaget noget i Anledning af Klagen.

Af det foregaaende fremgaar, at Færgemændene jævnlig benyttede Broen til almindelige Transporter, skønt den vedligeholdtes for Kongens Regning. Man forsøgte en Tid at forhindre denne ulovlige Brug ved, „at der paa bemeldte Grimmermosebro blev anskaffet en Bom med Laas, og Seign. Brandt (4) har selv Nøglen dertil, at de ordinaire Transporter derved kunde forebygges“. (5) Sandsynligvis har denne Foranstaltning dog kun i kortere Tid været effektiv, da Færgemændene sikkert stadig har forsøgt at omgaa den, hvorved de efterhaanden fik deres Brugsret om ikke anerkendt, saa dog taalt.

Man hører nemlig ikke mere til denne Bom, og i 1776 meddeles i „Odense Adresse Contoirs Efterretninger,“ at „naar contrair Vind og Strøm falder, sker Transporten fra en under Hindsgavls Løkke beliggende Bro. Kongens Bro, kaldet Grimmermose Bro, $\frac{1}{4}$ Mil fra Byens egen Bro. Broen vedligeholdes for Kongens Regning.“

Ved Slutningen af det 18. Aarhundrede kaldes Broen i Flæng „Grimmermosebro“ og „Kongebro“ (6); efterhaanden forsvinder Betegnelsen Grimmermosebro, nu bruges dette Navn ikke mere, kendes ej heller, og hvis en Fremmed vilde spørge om det, vilde man blive ham Svar skyldig. Dens nuværende Navn, Kongebro, minder om, at Broen i sin Tid var Kongens.

Broen tilhørte fremdeles i en Aarrække Militæretaten, indtil den ifølge kgl. Resolution af 26. September 1845 (7) overdroges

Generalpostdirektionen, som den derefter var underlagt i Resten af Færgefartens Tid. Da Postoverførslen i 1866 blev henlagt til Strib—Fredericia, havde Broen ikke mere nogen Interesse for Postvæsenet, der faa Aar senere overdrog den til Middelfart Kommune, som siden har ejet den.

I lange Tider bestod Broen kun af et Brohoved ført ud til en Dybde, der var tilstrækkelig for Færgen; senere, antagelig 1830, blev der indrettet en lille Havn, kun beregnet for meget smaa Fartøjer, der ikke stak dybere end Færgen. I Mands Minde laa Middelfart Færges fortojet i denne Havn.

De senere Efterretninger om Broen angaar som Regel kun de nødvendige Istandsættelser, der til Tider kunde være forholdsvis store, naar Drivisen beskadigede den. (8)

Opsynet ved Broen besørgedes, medens Postvæsenet endnu havde den under Administration, af Havnefogden i Middelfart.

Med Postoverførselsens Forlæggelse til Strib—Fredericia var det forbi med den meste Trafik ved Kongebroen, den øvrige Samfærdsel blev for hvert Aar mindre, og den ophørte aldeles, da Færgefarten blev nedlagt.

En Del Aar var denne Havn da kun lidet benyttet, vel egentlig kun til Liggeplads for enkelte af Byens Baade, om Sommeren blev den en sjælden Gang anløben af en Lystdamper.

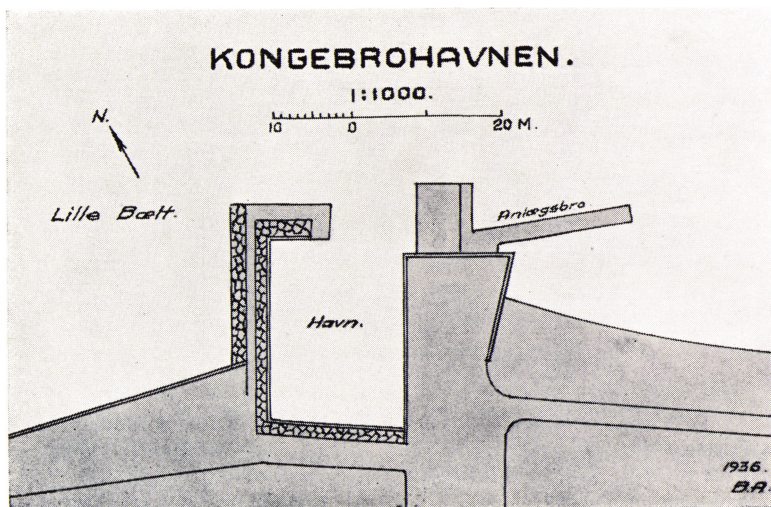
Bro og Havn blev nødtørftig vedligeholdt, men heller ikke mere; kun en sjælden Gang omtales den i Havnens Regnskaber, saaledes i 1884 „til Istandsættelse af Kongebrohavnen er af Havnens Materialier leveret 50 Alen Egetømmer, hvorfor beregnes Havnekassen til Indtægt 50 Kr.“ (9) Og da Broen nogle Aar senere maatte have en nødvendig Reparation, blev Brohovedet gjort nogle Alen kortere, det var det billigste, og der var Vand nok til de faa Baade, som lagde til dør. Skumlere mente, at man haabede, at Havnen derved skulde sande til, saa Byen kunde blive af med den, men der fortælles saa meget „ved Havnen.“

Stille var der blevet ved den lille Havn.

Ved Kongebroen var der ca. 1812 blevet bygget et lille Gæstgiveri, beregnet paa de rejsendes Behov, men i Sommertiden ofte søgt af Byens Borgere.

Bygningen brændte den 18. Juli 1864, formentlig ved Uforsigtighed fra de indkvarterede Soldaters Side. Senere blev den genopført som Bolig for Stamhuset Hindsgavls Skovrider, der her havde en sjælden smukt beliggende Skovridergaard.

Da Stamhuset Hindsgavl blev ophævet i 1915, købte Middelfart Kommune Størsteparten af dets Jord og Skove.



Kongebrohavnen.

(Tegnet af Ingeniør O. Bille Andersen.)

Turisttrafiken var den Gang i fuld Udvikling, for hvert Aar kom der flere fremmede til Byen, og da Skovrider-Bestillingen blev ophævet, lod Kommunen Boligen indrette til en Restauration, som snart blev meget besøgt fra fjærn og nær fra Land- og Søiden, og som senere er bleven betydelig udvidet.

Dermed opstod Kravet om en bedre Anlægsbro.

Havneudvalget raadførte sig derom med Ingeniør Paulli, der i 1922 udarbejdede en Plan til Brohovedets Forlængelse til dybere Vand og Havnens Istandsættelse; den blev vedtaget af Byrådet, og samme Aar blev Arbejdet udført, Udgifterne var ialt 16,747 Kr. (10)

Nogle Aar senere blev det undersøgt, om Kongebrohavnen kunde uddybes, men det lod sig ikke gøre, da Pælene ikke var længere i Bunden end nødvendigt til den ringe Dybde, der var. (11)

De senere Aar har bragt en stærk Motorbaads-Trafik mellem Kongebro og Snoghøj, og efter Andragende fra Baadejerne blev derfor i 1931 opført en Anlægsbro øst for Brohovedet.

Det er Lillebæltsbroens Opførelse, der har gjort den før saa stille Kongebro til et yndet Udflugtssted for mange af Landets Beboere.

Skibsbyggeri ved Middelfart.

I Aarhundreder har der sikkert været bygget større og mindre Baade i Middelfart til Brug for Købstadens Søfolk, men om der i en fjærrn Fortid er bygget større Fartøjer, derom kan der intet bevises.

Fra saa langt tilbage som Aaret 1564 er der bevaret Efterretninger derom, idet der da udgik Befaling „til Købstæderne ved Søsiden at sende Skibstømmermænd til Bremerholm (Flaadens Leje) i København“, og Byfogden i Middelfart fik Ordre til at sende Niels Skibsbygger og Børge Skibsbygger. Der skulde udbetales dem Tærepenge til Rejsen, „og Kongen vil siden betale dem for deres Arbejde.“ (1)

I de følgende Aar forlanges der jævnlig Skibstømmermænd, en eller to, af og til „saa mange der er at faa“. (2)

Der maa altsaa den Gang have været i hvert Fald noget Baadebyggeri, og det maa der ogsaa have været senere.

I 1705 var Kongens Færge bleven brostfældig og maatte have en større Reparation. Denne Færge var beregnet for store kongelige og Militar-Transporter, den var større end Færgemændenes og blev vedligeholdt paa Kongens Bekostning. Der blev da sluttet Kontrakt med Borgmester i Middelfart Hans Svendsen, som overtog Istandsættelsen for 311 Sletdaler og 2 Mark.

At Borgmesteren overtog Reparationen tyder paa, at Byens Skibsbyggere vel har udført Arbejdet, men at de ikke selv har haft Midler til at fremskaffe alle de nødvendige Materialer. (3)

Om egentligt Skibsbyggeri synes der ikke at findes noget før 1840, „da byggedes en Jagt ved Kongebroen, det første Skib, der i Mands Minde er løbet af Stabelen i Middelfart.“ (4)

Med Hensyn til Baadene brugtes i ældre Tid den gammeldags fladbundede Type, der ikke egnede sig for Sejlføring og derfor næsten altid blev roet; for snart et Aarhundrede siden indførtes den nu brugelige klinkbyggede Baad, og til denne anvendes altid Sejl, naar Lejligheden er dertil. (5)

Ved Skrillinge Strand — Sølyst — ca. $\frac{1}{2}$ Mil fra Middelfart, drev Hans Illum fra ca. 1850 til ca. 1875 et stort Skibsbyggeri,

hvorfra adskillige større Fartøjer løb af Stabelen, som Regel et hvert Aar. Det sidste af vor Bys større Sejlskibe, Skonnerten „Niord“, blev bygget dér 1854. Den havde følgende Dimensioner: Kølens Længde 27 Alen, Bredde midtskibs 10¹/₄ Alen, Dybde midtskibs til Kølen 6 Alen. (6)

En Broder til fornævnte, Mads Illum Petersen, drev fra ca. 1855 til ca. 1903 Skibsbyggeri ved Middelfart vestlige Havneplads paa lejet Grund ved Brohovedet, det saakaldte „Trekroner“, og byggede i den Aarrække en Mængde fortrinlige Baade til Fiskerne i Byen og omliggende Kyster. I hans sidste Aar var Sønnen Hans C. Illum Medindehaver.

De efterfulgtes 1907 af J. C. C. Bredtved og A. Ingvorsen, der drev Baadebyggeriet indtil 1909, da opsagde de deres Lejemaal.

Pladsen var dermed ledig, og Havneudvalget vedtog da „at avertere i passende Blade og Fagskrifter, at Middelfart Havn ønsker at udleje Plads til en dygtig Skibsbygger og eventuelt efter Samraad med denne at indrette en Ophalingsbedding.“ (7)

De senere Skibsbyggere er:

Hans Carl Christiansen, 1909—1913,

N. M. Jespersen, 1913—1933,

H. og M. Petersen, 1933.

Disse havde allerede i 1926 faaet „Tilladelse til Opførelse af Værksted paa Havnens Grund (i Vestenden af „Sildemarken“) à 50 Øre pr. m² aarlig Leje, forsaavidt det ikke strider mod Jespersens Kontrakt.“ (8)

H. og M. Petersen er siden 1933 eneste Skibsbygger-Firma her paa Pladsen. Foruden Baade og Lystfartøjer har de i flere Aar bygget Fiskekuttere paa 11 Tons Brutto, 2 à 3 aarlig, leveret til fjærne Steder bl. a. Skagen og Læsø.

Foruden fornævnte Virksomheder var der i 1918--19 etableret et Skibsbyggeri med C. Hansen som Driftsleder. Det var Tiden ved og efter Verdenskrigens Slutning, en Mængde Fartøjer var bleven torpederet, der var derfor stor Mangel paa Tonnage, og Rederne betalte svimlende Priser for nye Skibe.

Ved Kappelsbjerg blev der anlagt et Værft med tilhørende Arbejdsskure og Kølen lagt til en stor Skonnert paa ca. 500 Tons.

Beboerne i Middelfart var selvfølgelig meget interesseret i at følge denne usædvanlige Nybygnings Vækst og Byens Aviser ikke mindre.

Heraf følgende:

9. August 1919: Den store Skonnert, som har været i Arbejde paa Middelfart Skibsværft, nærmer sig nu Fuldendelsen — — —. Den er i alt væsentlig færdig og har faaet indlagt en Motor paa 180 H. K. og mangler kun Rigningen, før den er klar til at stikke i Søen.

Skibet er bygget til et Aarhus Firma, der har overdraget det til et nyt Rederiselskab „Talatta“, det er det største Skib, der nogensinde er bygget i Middelfart og forhaabentlig betegner det en ny Æra for Middelfart som Skibsbygningsby.

11. August: Efterhaanden som Skibet er vokset op, har Skibsbyggeriet faaet Karakter af en betydelig Virksomhed, forskellige Træbygninger er opført til Arbejds- og Lagerrum, elektrisk Kraft er taget i Brug — — — — —.

27. August: Stabelafløbningen var berammet til Kl. 1 Eftermiddag. Hundreder af Tilskuere var mødt; Kl. 3 gled Skibet, døbt „Nova Scotia“, men kun en halv Snes Alen, saa stod det fast, og længere kom det ikke den Dag.

Den 28. August tog man atter fat uden Resultat. Men Skibets Navn blev nu forandret til „Solstraalen“.

29. August lykkedes det Folkene at faa Fartøjet sat i Vandet. (9)

„Solstraalen“ forliste nogle Aar senere. (10)

Det var det eneste Fartøj, der blev bygget paa Middelfart Skibsværft, og alle Spor af dette er nu udslettet.

Havnens Tjenestemænd.

I tidligere Tid — før 1800 — synes der ikke at have været noget lønnet Opsyn ved Middelfart Bro, formentlig har Transportforvalteren tilsét den og efter bedste Evne holdt Orden derpaa. Ved enkelte Lejligheder ses det, at Kæmneren — ifølge Byfogdens Ordre — har sørget for, at Færgebroen var i anstændig Stand, saaledes føres der i 1767 til Udgift „ladet skuffe Skarn af Store Broe 8 Sk.“, det var af Hensyn til nogle tyske Fyrsters Gennemrejse. (1)

B R O F O G E D E R

Da Havne-Kommissionen blev oprettet, kom Broens Forhold ind under fastere Former, og derefter fik Broen et stadigt Tilsyn, idet der fra Aaret 1802 blev ansat en Brofoged — „til daglig at have Opsigt og holde Orden ved Broen skal en Brofoged mod en billig Løn være beskikket.“ (2)

Omend „billig“ ikke maa forstaas efter vor Tids Forhold, var den aarlige Løn meget beskeden, nemlig 26 Rdl., og saaledes vedblev den at være indtil og med 1838. Under de daarlige Pengeforskeligheder efter Statsbankerotten blev Brofogdens, som andre Tjenestemænds, Løn beregnet efter dens Sølvværdi. Foruden den faste Løn fik Brofogden næsten hvert Aar en Ekstra-Betaling for udført Arbejde, saasom Opsyn med Broens Reparation, Tilsyn med og Reparation af dens Inventar, det kunde andrage fra 6 til 12 Rdl. aarlig.

Medens Havnen blev bygget — 1837 og 1838 —, havde man ansat en Opsynsmand, Peter Larsen fra Sjælland, som derfor efter Aftale fik i fast Løn 1 Rdl. 1 Mk. daglig. Men da de vigtigste Arbejder, hvortil Opsyn behøvedes, var tilendebragt i Juli 1838, foreslog man ham at nedsætte hans Løn. Det vilde Manden ikke gaa ind paa, og han fik derfor sin Afsked fra den 14. Juli. (3)

Havnekommissionen benyttede da Lejligheden til at foretage et Arrangement i Havnens Betjening.

Forhandlingsprotokollen meddeler derom:

„Da imidlertid den nuværende Brofoged, den over 80-aarige

Anders Baaring, ingenlunde er istand til at føre det daglige Tilsyn med Opmudring og andet Arbejde, som dog endnu vil behøves, saa var man med Kapitainløjtnant Leth ved hans Nærværelse her den 13. og 14. d. M. alle bleven enige om at antage Købmand og Skipper Anders Broch, der tillige er Brofoged ved Kongebroen, til Opsynsmand ved den herværende Havn, og tillige at konstituere ham til Havnefoged indtil videre. For denne Tjeneste, i hvilken han har at rette sig efter de for Havnefogderne i Danmark udgivne Instrukser, samt de nu gjældende eller i Tiden udgivende Havnereglement for denne By, saa og de Forskrifter han ellers af Kommissionen maatte vorde meddelte, blev han enstemmigen tilstaaet udi Løn fra 1. Juli til 31. December dette Aar 35 Rbd. Sølv, og for Eftertiden saalænge han vedbliver denne Tjeneste 70 Rbd. Sølv aarligen, haabende Baaring lever, dog at deri afkortes den den gamle affældige Brofoged Baaring nu tilstaaede Løn 26 Rbd. aarlig eller 13 Rbd. halvaarig. Ved Baarings dødelige Afgang nedsættes derimod Lønnen til 60 Rbd. Sølv aarlig. — Paa disse Vilkaar var Anders Broch, som efter Tilkaldelse mødte, villig til indtil videre at overtage Opsynsmands- og Havnefoged Tjeneste herved Havnen som konstitueret, og blev derfor denne Overenskomst med Underskrifter bekræftet.“ (4)

Indtil og med 1843 opføres Anders Broch som konstitueret Opsynsmand, derefter anføres han som Havnefoged. (5)

Havnefogdens Aarsløn har iøvrigt fulgt den almindelige Stigning om end til Tider ret sendrægtigt:

1855 — 80 Rd.	1910 — 1100 Kr
1860 — 140 -	1915 — 1150 -
1866 — 250 -	1919 — 1700 -
1870 — 348 -	1926 — 4400 -
1875 — 712 Kr.	1934 — 4024 -
1885 — 720 -	

(6)

B R O F O G D E R

1802 — 1824

H a n s R a s m u s s e n,

forhen Postskipper, f. 1763, d. 4. April 1824 i Middelfart.

1824 — 1838

A n d e r s P e d e r s e n B a a r i n g,

forhen Skipper, Havnekommissær 1802—24, f. 1750, d. 8. Marts 1839 i Middelfart.

HAVNEFOGDER

1838 — 1866

Anders Hansen Broch,

Skipper og Købmand, f. 1783, d. 10. Maj 1869 i Middelfart, tog sin Afsked 1866 og blev bevilget i Pension 100 Rdl. aarlig. (7)



1866 — 31. Januar 1898.

G. E. Mentzel,

tidligere Baadsmand i Marinen, f. 16. September 1820 i Frederiksværk, hvor Faderen var Kontrolør, død i Middelfart 19. November 1906, fik efter Ansøgning 5. November 1897 sin Afsked fra 31. Januar 1898 med Pension 25 Kr. maanedlig „uden at Sagens Afgørelse præjudiceres“. (8)

Havnefoged-Bestillingerne havde i en Aarrække været forbeholdt Marinens Underofficerer, men ved de tidligere Besættelser havde ingen af disse villet søge en saa ringe aflagt Stilling.

Ved Brochs Afgang bestemte Indenrigsministeriet, at Lønnen fremtidig skulde være 250 Rdl. aarlig.

I Forhandlingsprotokollen er følgende indført:

„Om dennes (Havnefogdens) eventuelle Udnævnelse af Marineministeriet er tilsagt nærmere Underretning. En saadan er hidtil ikke modtaget, hvorimod igaar meldte sig den af dette Ministerium beskikkede nye Havnefoged Mentzel, der foreviste sin Udnævnelse af 19. f. M.. Mentzel, der paa Foranledning var mødt i Kommissionen, blev foreløbig meddelt det fornødne, men vil nærmere Instruktion for ham blive udfærdiget. Det overdrages ham for Fremtiden at opkræve Bropengene i Havnen mod Aflæggelse af behørigt Regnskab og mod at han herfor oppebærer 4 % i Oppebørselsgebyr. Ligeledes overdrages det ham paa samme Vilkaar, som Broch har haft det, nemlig et Vederlag af 40 Rdl. aarlig, at sørge for Havnens Renholdelse.“ (9)



1. Februar 1898 —
30. September 1915.

Christian Nissen Wiis,
Baadfører,

f. i Middelfart 19. Maj 1835, d. i Middelfart 8. Marts 1926, Byraadsmedlem 1878—98, (se Side 158).



1. Oktober 1915 — 31. Marts 1937.

Peder E. R. Madsen,
f. i Middelfart 13. December 1866, kom 1880 til Søs, tog 1888 I Del af Styrmandseksamen, var derpaa i Langfarten som 2. Styrmand, tog 1890 II Del af Styrmandseksamen, gjorde 1891 Orlogstjeneste som Reserveløjtnantsselev, blev ved Hjemsendelsen udnævnt til Reserveløjtnant i Marinen; 1892—1900 sejlede han som Styrmand i Nord- og Østersøfarten, var 1901—15 Fører af Skonnert „Niord“ af Middelfart, 1915 Havne-

foged, 1926—36 Formand for den herværende Marineforening, siden 1916 Kasserer i „Middelfart Sømandsforening“.

Forhen var der ikke normeret nogen Uniform for Havnefogden, men i Aaret 1901 blev det vedtaget, at han skulde have en Tjenesteuniform, og til Anskaffelse deraf fik han 50 Kr. „en Gang for alle“ samt til dens Vedligeholdelse 20 Kr. aarlig. (10)

Siden 1930 erhoder Havnefogden 300 Kr. aarlig til Uniformsgodtgørelse. (11)

B R O M A N D E N

Denne Stilling er af nyere Dato, thi som tidligere meddelt erholdt Havnefogden forhen et vist Beløb aarligt til Renholdelse af Havnens Omraade.

Da der i 1853 blev anskaffet et fast Havnefyrr, fik Byens to Vægttere overdraget dets Pasning; 1864 afløstes de af Gørtler I. C. Grønning til 1887, hvorfor han fik 125 Rdl. aarlig, derefter af Skipper O. A. Broch, der for sin Tjeneste erholdt 170 Kr. aarlig. Efter et Aars Forløb opsagde Broch sin Tjeneste. (12)

Til Bestridelse af disse smaa Bestillinger blev der da 1888 ansat en Bromand, og et Reglement fastsattes for hans Tjeneste.

Heraf anføres:

„Han renholder over hele Pladsen, heri indbefattet Dampskibsbroen, Beddingen (o: det store Slæbested), Slæbesterne og Havnesporet paa Havnens Grund samt Brovægtens Rensning. Til Brug ved Havnesporet leveres ham af Havnevæsenet Jernskovle og en Hakke, medens han selv maa holde sig med Trillebør og Fejekoste.

Havnelygten ved Indsejlingen (Petroleumslygten) skal brænde hver Nat fra 1. September til 1. Maj; den tændes $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang og maa først slukkes $\frac{1}{2}$ Time før Solopgang; den skal brænde med stærkt og klart Blus.

De to andre Lygter, Petroleums-Lygten ved Dampskibsbroen og Neolinlygten paa Havnepladsen ved Toldboden skulle brænde i samme Tidsrum som Havnelygten, de tændes ved Mørkets Begyndelse og brænder til Midnat undtagen i klart Maaneskin, da de ikke behøver at tændes.

Han leverer selv Belysningen saavel Petroleum og Neolin samt Lampeglas og Lampevæge m. m.

Saafernt Havnelygten ikke passes paa tilfredsstillende Maade, tændes til i bestemte Tider og brænder som anført, vil der paadrages ham en Bøde af 10 Kr. første Gang, ved Gentagelse fordobles Bøden.“ (13)

Lønnen blev fastsat til	375	Kr.,	
den steg efterhaanden til	1895	—	450 -
	1910	--	1050 -
	1919	—	1900 -
	1926	—	4200 -
	1930	—	3418 -
	1934	—	3492 -

(14)

B R O M Æ N D

1888 — 1907.

Peder Andersen,
Sømand,

f. i Thorøhuse 30. December 1826, d. i Middelfart 19. Juli 1910; ifl. Ansøgning afgaaet med Pension 1. Oktober 1907. (15)



1907 — 1935.

Hans Chr. Jensen,
Havnearbejder,

f. paa Fænø ved Middelfart 14. April 1876, Byraadsmedlem 1906—09 og 1914—17, efter Ansøgning paa Grund af Helbredshensyn afskediget med Pension.



1. Oktober 1935.

Thorvald Hansen,
Fabrikarbejder,

f. 6. Marts 1887 i Middelfart, Byraadsmedlem 1925—35, Medlem af Havneudvalget 1. April 1929 — 1. Oktober 1935, afgik som saadan, da han blev udnævnt til Bromand.

L O D S E R

Om Lodser i tidligere Tid her ved Stedet vides formentlig intet udover, at der i Aarene før 1848 var ansat:

Hans Jørgensen Strib,

Sømand og Marsvinsjæger,

f. paa Strib 1789, døbt i Vejlbj Kirke 8. Maj, d. 27. Maj 1848 i Middelfart.



1848 — 31. Januar 1891.

Peter Herman Petersen,
Sømand og Marsvinsjæger,

f. i Middelfart 8. Maj 1818, d. i Middelfart 24. April 1895, tog sin Afsked med Pension 1891. Ved Krigens Udbrud skulde han som de andre Søfolk drage afsted til København for at gøre Tjeneste ved Flaaden. Han havde faaet sit Pas udleveret og var parat til at rejse, da der kom Ordre fra Udskrivningsvæsenet, at da Lods Strib var syg, maatte P. H. Petersen straks overtage Lodsbestillingen. Under beg-

ge de slesvigske Krige udførte P. Lodstjenesten i de her stationerede Orlogsfartøjer. Efter Krigen 1864 blev Dannebrogskorset tilbudt ham, men paa Grund af de trange Tider foretrak han en Pengegave paa 50 Rdlr. (16)

Orlogsfartøjernes Officerer satte Pris paa Lods P., og da hans lille Søn blev døbt, mødte 6 af „Esbern Snare“s Officerer i Galla ved Barnedaaben, et sjældent Syn i Middelfart Kirke og noget, som vakte Opsigt i Vestergade, da de flotte Herrer i to Kareter kørte op til Lodsens Hjem. Der lagde hver af Officererne en 5 Daler Seddel paa Vuggen som Fæddergave og drak et Glas Vin paa Drengens Velgaaende. Han lever endnu. (17)



1. Februar 1891 —
30. September 1925.

Hans Albert Petersen,
Sømand,

Søn af fornævnte, f. i Middelfart 3. Oktober 1858; efter Konfirmationen kom han til Søs og var som helbefaren i Langfarten med tyske Sejlskibe paa Kinakysten. Da han efter en Del Aars Forløb kom hjem og satte Bo, blev han optaget i Marsvinsjæger-Lauget og var med „i Jagten“ indtil Lauget blev ophævet, Medlem af Middelfart Byraads Havneudvalg 1905—

1921, 24. December 1924 udnævnt til Dannebrogsmænd, tog sin Afsked med Pension 1. Oktober 1925.



1. Oktober 1925.

Hans Albert Petersen,
Sømand,

f. i Middelfart 9. September 1891, Søn af fornævnte; 14 Aar gammel kom han til Søs med en Marstal-Skonnert; som helbefaren var P. 8 Aar i Langfarten med Fuldriggere først i tyske, derefter, under Verdenskrigen, i engelske Fartøjer. Da han kom hjem, tog han i 1921 Kystskipper-Eksamen.

Havnens Regnskabsførelse.

I Følge Regulativet for Middelfart Havnekommission fra Aaret 1800 var det bestemt, at Havnekommissionen aarligt udnævnte et af sine Medlemmer til at føre Havnens Skriverier — Regnskaber og Korrespondance —, og at der „for hans dermed havende Møje tilstaas ham aarligt af Broekassen 10 Rdl.“

Dette Hverv blev overdraget til Formanden, Byfogden, og det er formentlig snart blevet Hævd, at denne var selvskreven til at udføre dette Arbejde, thi gennem hele Aarhundredet var det Byfogden — efter 1868 var han tillige Borgmester —, der varetog Havnens Kontorarbejde. Og det synes, som om dette Arbejde i høj Grad har interesseret de paagældende Embedsmænd, thi flere af dem har selv ført Kassebogen, og næsten altid har de egenhændigt skrevet det aarlige Budgetforslag.

10 Rdl. var det aarlige Honorar, og et Forsøg i 1803 paa at forhøje det til 20 Rdl. fik af de høje Myndigheder Tilladelse til at passere gennem to Aar, men saa blev det tilkendegivet, at Byfogden skulde nøjes med de én Gang fastsatte 10 Rdl.. Desuden var der tilstaaet ham 6 Rdl. aarligt til Lys og Ildebrændsel.

Under de trange Forhold efter Statsbankerotten blev Honoraret udbetalt efter Dalerens Sølvværdi. Denne var i 1820 for begge Dele 20 Rdl. Sedler, og skønt Sedlerne fra Aar til Aar steg i Kurs, var det samlede Honorar nu stivnet til 20 Rdl. og forblev uforandret indtil 1884. Aaret derefter blev det forhøjet til 100 Kr., og da Kommunen i 1901 fik en Kæmner, overtog denne hele Havnens Regnskabsførelse, hvorfor Betalingen blev fastsat til 200 Kr.

I Aarene siden da har Prisforholdene, som bekendt, forandret sig, og Arbejdet er blevet betydeligt forøget; nu er Administrations-Godtgørelsen til Kommunen 3000 Kr. om Aaret.

Personalia.

I dette Afsnit skulde nævnes de Mænd, der har været beskæftiget ved Havnens Administration, siden Havnekommissionen blev oprettet, særlige Forhold foraarsager dog, at der i et vist Tidsrum medtages andre, der har deltaget i Byens Styrelse.

Ved Havnekommissionens Oprettelse blev som før meddelt valgt 3 Borgere til at styre Havnens Sager, disse Mænd blev valgt af Borgerskabet, maaske rettere udpeget af Byfogden, der skulde være Kommissionens Formand, og i Tiden 1800—1837 blev Havnen alene styret af 3 Havnekommissærer.

Borgernes Indflydelse varetoges ved Aaret 1799 af de eligerede (udvalgte) Mænd, og ingen af disse havde Sæde i Havnekommissionen.

Ved Anordningen af 24. Oktober 1837 afløstes de eligerede Mænd af Borgerrepræsentanter, der fik større Indflydelse paa Byens Styre, dette gav sig formentlig Udslag i, at en af Borgerrepræsentanterne fik Sæde og Stemmeret i Havnekommissionen, der altsaa derefter fik ialt 4 Medlemmer.

Fra Aaret 1859 blev Stedets Toldforvalter af Indenrigsministeriet beskikket til paany indtil videre at tage Sæde i Havnekommissionen som fast Medlem.

Mulig har Toldforvalteren i en Aarrække deltaget i Kommissionens Møder, men han underskriver første Gang Forhandlingsprotokollen den 6. Januar 1859 og var stadig Medlem, indtil Kommunalbestyrelsen i Januar 1869 blev afløst af et Byraad.

Hermed er Havnekommissionen ophørt at eksistere som saadan.

Havnens Forhandlingsprotokol er ført indtil 4. Januar 1900, i de følgende 10 Aar er Havnesagerne indført i Byraadets Forhandlingsprotokol og samtlige tilstedeværende Byraadsmedlemmer underskriver.

For Aarene 1869—1910 kan der ikke med Sikkerhed siges, hvem der i den Tid var beskæftiget med Havnens Sager! Der nævnes ofte „de Byraadsmedlemmer der mellem Møderne varetager Havnens Anliggender“, kun en sjælden Gang anføres deres Navne, og de ældre Søfolk har ikke bevaret nogen Erindring derom.

Derfor har jeg medtaget samtlige Byraadsmedlemmer for Aarene 1869—1910 fraregnet enkelte, der forlængst har forladt Byen, og hvis Slægt jeg ikke har kunnet finde, samt en enkelt, som ikke ønsker sig nævnt.

Fra Aaret 1910 har Byraadet haft et Havneudvalg, der har ført en Forhandlingsprotokol, og fra 1910 er disse Udvalgsmedlemmer anført og ingen af de øvrige Byraadsmedlemmer.

Materialet til følgende Oplysninger er hentet fra mange forskellige Kilder: fra trykte personalhistoriske Værker, Middelfart Kirkebog, Middelfart Skøde- og Panteprotokol, Borgerskabsprotokol, Data fra den paagældendes Slægtninge og enkelte mundtlige Meddelelser fra ældre Folk her i Byen.

Forøvrigt er der noget trist i at erfare, hvor snart en afdød Borger er glemt af den yngre Slægt, og hvor vanskeligt det ofte kan være at fremskaffe et Billede af Vedkommende.



Caspar Ernst Hartmann Sommer,

f. 7. Juni 1767 i Gosmer Præstegaard, d. 3. Juli 1821 i Middelfart, Justitsraad, By- og Herredsfoged i Middelfart og Vends Herred, ejede 4 Markjorder og Gaarden Algade Nr. 26 i Middelfart, fra 1818 ejede han Pederslyst ved Østbirk, inddæmmede ved Hov en Strandlod, Formand for Middelfart Havnekommission 1799—1819.

Jens Brandt,

f. ca. 1738 i Bogense, d. 19. Februar 1823 i Middelfart „sildig om Aftenen“, Borgerskab i Middelfart 7. November 1766 som Købmand, blev 1772 Ejer af Byens største Købmandsgaard, Algade Nr. 69, med tilhørende Markjord, senere desuden Ejer af to større Gaarde paa Byens Store Adelgade, 1770 Postmester, senere Kort- og Stempelpapirforhandler, ejede 1795 en Galease, en Jagt og en Postjagt, Entreprenør af en Del af Postkørslen, overtog ofte kommunale Arbejder i Licitation sammen med Byens Haandværkere, 1812 Kancelliraad, Kirkens Værg 1782—1814, Havnekommissær 1799—1805, efterlod sig en betydelig Formue, 78,274 Rdl., der arvedes af hans 5 Døtre, desuden fik Kirken ifl. Testamente af 12. Juni 1819 et Legat paa 2,000 Rdl. til Vedligeholdelse af hans og hans Slægts Gravsteder, hvilket kun til Dels blev respekteret, idet kun hans eget Gravsted endnu er bevaret.

Jens Sørensen Wæring,

f. 1748 i Tved, Dalby Sogn, d. 23. Maj 1802 i Middelfart, Havnekommissær 1799—1802, Fattigforstander.

Anders P. Baaring,
Skipper og Marsvinsjæger,

f. 1750, d. 8. Marts 1839 i Middelfart, Havnekommissær 1802—24, Brofoged 1824—38.

Niels Sabroe,

f. i Middelfart 1766, døbt 28. November, d. sammesteds 8. Juli 1813, Købmand, Havnekommissær 1810—12.

Ole Erichsen,

døbt 24. Juni 1755 i Middelfart, d. 29. Oktober 1825 sammesteds, Skipper, Havnekommissær 1812—25.

Christian Ernst Kummel,

f. 29. Oktober 1789 i Ribe, d. 8. Juni 1849 i Ringkøbing, 1811 exam. jur., 1815 Prokurator ved Over- og Underretterne i Sjællands Stift udenfor København, 1819—21 kst. som Byfoged i Middelfart, 1818 Prokurator ved Over- og Underretter i Fyens Stift, 1841 By- og Herredsskriver i Ringkøbing, 1846 Kancelliraad.

Nicolaus Franciscus Stabell,

f. 26. Juni 1776 i Randers, d. 17. December 1832 i Middelfart, 1804 exam. jur., 1806 Prokurator i Sjællands Stift, 1810 By- og Raadstueskriver i Slagelse, 1814 Byfoged i Slagelse, 1821—32 Byfoged i Middelfart og Herredsfoged i Vends Herred og Formand for Havnekommissionen, 1820 virkelig Kancelliraad, 1826 virkelig Justitsraad.



Lauritz Matthiassen,

Transportforvalter,

f. 1789, døbt 1. Januar 1790 i Middelfart, d. 12. December 1843 sammesteds, var af en gammel anset Borgerslægt der i Byen, ejede Gaarden Brogade Nr. 8, Havnekommissær 1824—1843. M. ægtede i Aaret 1816 Jomfru Birthe Olufsdatter, der var Plejedatter af den forrige Transportforvalter Anders Leerbeck, som døde 1815. Af særlig kongelig Naade havde hun faaet overdraget Bevillingen paa Færgeløbstjenesten, og efter indgaaet Ægteskab

blev Privilegiet overført til hendes Ægtefælle.

Jens Jacob Hvalsøe,

f. i Haarby 1788, d., Borgerskab som Købmand og Gæstgiver 13. April 1821, ejede Gaarden Brogade Nr. 4, Pakhuset lige over for og 2 Markjorder, Havnekommissær 1821—33.

Peder Antoniussen Thidemann,

f. 1791, d. 12. Februar 1846, Skipper, Borgerskab 13. Maj 1834 som Købmand, Havnekommissær fra 1833—44.

Grimur Johnsson,

d. 7. Juni 1849 paa Island, Byfoged i Middelfart og Herredsfoged i Vends Herred 1833—42, Formand for Havnekommissionen i samme Tidsrum, Etatsraad, fra 1842 til sin Død Amtmand paa Island.

Chr. Christensen,

f. ca. 1782, d. 17. Maj 1856, Bager og Avlsbruger, 1838—42 Medlem af Havnekommissionen som Borgerrepræsentant.

Ahron Meyer,

f. 25. December 1783 „i det Brunsvigske“, d. 20. April 1853, begravet i Fredericia, Borgerskab som Købmand, ejede Købmandsgaarden Algade Nr. 44, som han i 1827 købte af Svigerfaderen Salomon Ballin, erhvervede 1848 Gaarden Algade Nr. 69, som han senere overdrog til Sønerne Milliam og Sigismund; valgt til Borgerrepræsentant 1838, Formand for Borgerrepræsentationen 1838—41.



Anders Claus Wedel-Heinen,

f. 4. Maj 1791 paa Kærsgaard, d. 20. Oktober 1857 i København, 1808 Student, 1812 cand. jur., 1813 Kammerjunker og Kancelliraad, 1822 Protokolsekretær i Højesteret, 1826 optaget i Adelsstanden, 1827 Byfoged i Varde og Herredsfoged i Øster og Vester Herreder, 1842—56 Byfoged i Middelfart og Herredsfoged i Vends Herred, Formand for Havnekommissionen i samme Tidsrum, 1856 afskediget efter Ansøgning, ejede den saakaldte „Borgmestergaard“, Algade Nr. 23, hvis nu-

værende Bygning han lod opføre i Aaret 1848.



Niels Christian Grooss,
f. 15. Oktober 1799 i Ringkøbing, d.
10. Juni 1878 i Middelfart, til Søs
1812, 1814 Styrmandseksamen, 1817
dansk juridisk Eksamen, 1825—31
midlertidig ansat i Retsbetjentembe-
der i Vestjylland, 1832 Sandflugts-
kommissær for Ribe Amt, 1833 tillige
Strandkontrollør i Hjerting, 1840 Told-
inspektør i Kerteminde, 1847 Toldfor-
valter i Middelfart, 1852—69 Medlem
af Havnekommissionen, 1855 Lands-
tingsmand for 6. Kreds, Justitsraad
og R. af Db., Medstifter af og Direk-
tør for Disconto-Institutet i Middel-
fart 1854—78.



Jan Koenen Behrendt,
f. 10. August 1799 i Frederiksstad
(Slesvig), d. 25. Maj 1883 i Middel-
fart, oplært ved Handelen i Odense,
købte den 20. Juli 1833 Jens Hvalsøes
Gaard Brogade Nr. 4 og øvrige Ejen-
domme, Borgerskab som Købmand og
Gæstgiver i Middelfart 1833, Borger-
repræsentant 1841—46, som saadan
Medlem af Havnekommissionen, Hav-
nekommissær fra 1842—54, Medlem af
Repræsentantskabet for Middelfart
Disconto-Institut fra 1854 til sin Død.

Erik Olsen,

f. 17. Marts 1791 i Middelfart, d. 14. Juni 1863 sammesteds, Skipper
og Handelsmand, Borgerskab 11. Juli 1821, Havnekommissær 1846—53.
Det var Erik Olsen, der i 1835 rejste Spørgsmaalet om at faa anlagt en
Havn ved Middelfart, idet han sendte et Brev derom, bilagt en Rede-
gørelse om Forholdene, til Byfogden.



Johan Adolf Raffenberg,
f. 2. Maj 1817 i Assens, d. i Middelfart 19. September 1899, 82 Aar gammel. Som Svigersøn af Købmand I. D. Petersen overtog han dennes Købmandsforretning, Algade Nr. 26, hvor der i en Aarrække var en meget stor Forretning, Borgerskab 15. Juni 1846, Havnekommissær 1854—55.

Peder Hansen,

f. 5. Maj 1806 i Middelfart, d. 18. Januar 1889 sammesteds, oplært ved Handelen, Købmandsborgerskab 1836, overtog Gaarden Algade Matr. Nr. 48 efter sin Svigerfader Pastor Thor Melby, Gaarden er senere udstykket, de nuværende Husnumre er 27 og 25, Medlem af Repræsentantskabet for Middelfart Disconto-Institut 1854—1889, Havnekommissær 1854—55.



William Meyer,

f. 19. Juni 1815 i Middelfart, d. 15. Juni 1874 i København, Borgerskab som Købmand 26. April 1853, Ejer af Gaarden Algade Nr. 44 og senere tillige af Gaarden Algade Nr. 69, Havnekommissær 1854—55, Borgerrepræsentant 1861—68. M. skænkede kort før sin Død et Legat paa 4000 Kr. til sin Fødeby, hvoraf Renterne uddeles til trængende i Middelfart. Meyersgade er opkaldt til Minde om ham.





Peter Andreas Jerichau,
f. 28. Juli 1801 i Assens, d. 1887 i
København, Borgerskab 14. Oktober
1833 som Købmand, ejede Købmands-
gaarden Algade Nr. 65 og havde en
Tid lang Byens største Forretning,
Firma Jerichau & Christensen, indtil
Aaret 1870, da han paa Grund af Be-
talingsvanskeligheder maatte opgive
sin Handel, Havnekommissær 1846—
1850, Borgerrepræsentant 1848—53,
Medlem af Repræsentantskabet for
Middelfart Disconto-Institut 1853—70.

Niels Rammeskov,
f. 5. Januar 1823 i Middelfart, d. 25.
Juni 1893 sammesteds, Borgerskab
som Avlsbruger og Brændevinsbræn-
der 26. Januar 1843, ejede Gaarden
Algade Nr. 4 og drev Byens største
Avlsbrug, Havnekommissær 1855—59,
Landstingsmand for 6. Kreds fra 1.
Oktober 1876 — 1. Oktober 1886, By-
raadsmedlem 1871—75.



Niels Poulsen,
f. 2. Februar 1807 i Middelfart, d. 17.
September 1878 sammesteds, Borger-
skab som Avlsbruger og Brændevins-
brænder 19. April 1834, s. Aar købte
han Gaarden Algade Nr. 24, der si-
den har været i Slægtens Eje, Bor-
gerrepræsentant 1843—66, Havnekom-
missær 1855—60.





Frands Thomsen Berg,
f. i Odense 24. April 1815, d. 4. Marts
1868 i København, Borgerskab som
Købmand (Manufakturhandler) 7. Ju-
ni 1842, ophørte med sin Forretning
1864 og rejste fra Byen med en stor
Formue, ejede Gaarden Algade Nr.
35, hvor han havde sin Forretning,
Medlem af Repræsentantskabet for
Middelfart Disconto-Institut 1854—59.
B. blev her en velstaaende Mand, og
det fortælles, at da han i 1864 afrej-
ste fra Byen, medførte han i Vognen
en Kuffert, hvori hans Værdipapirer
og rede Penge var anbragt.



Anders Christian Hansen,
(A. C. Hansen sen.,)

f. 3. Oktober 1818 i Middelfart, d. 23.
September 1899 sammesteds, Borger-
skab som Købmand. Da Disconto-In-
stituttet i Middelfart blev oprettet i Aa-
ret 1854, blev han Bogholder for det-
te Institut, senere Meddirektør og fra
1883 Enedirektør, var en særdeles dyg-
tig Bankmand, der i Aarenes Løb ar-
bejdede Banken op til en meget aner-
kendt Virksomhed. Banken havde i
hans Tid Lokale i hans Ejendom, Al-
gade Nr. 38. H. blev i Aarenes Løb

en formuende Mand og skænkede Byen 50,000 Kr som et Fond, hvor-
for man ad Aare kunde erhverve Hindsgavl, denne hans Kongstanke
blev realiseret, da Stamhuset overgik til fri Ejendom. Havnekommis-
sær 1855—61, Borgerrepræsentant 1860—70.



Hans Severin Hansen,
f. 18. Januar 1809 i Middelfart, d. 23.
Februar 1882 sammesteds, Borgerskab
som Købmand 13. Maj 1834, ejede
Gaarden Algade Nr. 34 og drev i sin
Tid en stor Forretning, Borgerrepræ-
sentant 1840—49, Havnekommissær
1856—60.

Hans Peter Kofoed Møller,
f. 10. Marts 1815, d. 15. Januar 1865
i Middelfart, By- og Herredsfoged i
Middelfart 1857—65 og Formand for
Havnekommissionen, Justitsraad, R.
af D. og Dbm.



Peder Hansen Møller,
f. 13. December 1826 i Middelfart,
d. 1884 i København, Borgerskab som
Købmand 17. Februar 1852, han ejede
Gaarden Algade Nr. 69, købte 1850
sammen med Jens Jørgen Thuesen
den store Købmandsgaard Algade Nr.
69, fra 1857 Enc-Ejer, Havnekommiss-
sær 1857—69, Medlem af Bankens Re-
præsentantskab 1857—67, maatte 1867
opgive sin Forretning og blev derefter
Rejsende for et københavnsk To-
baksfirma.

Peter Krog Meyer Arnesen,

f. 10. Marts 1815 i Slagelse, d. 19. Oktober 1895 i Valby, 1834 Student, 1840 cand. jur., 1842 Kontorist senere Fuldmægtig paa Frederiksborg Amtskontor, 1849 Auditor i Armeen, 1851 Herredsfoged i Augustenborg Herred, 1856 Kancelliraad, 1859 R. af D., 1862 Justitsraad, 1864 afskediget af Preusserne, 1865 Borgmester og Byfoged i Middelfart og Herredsfoged i Vends Herred, samme Aar Dbm., 1867 Herredsfoged i Flakkebjerg Herred, Justitsraad, K. 2. af D.



Henrik Martin Matthiassen,

f. 20. December 1820 i Middelfart, d. 14. Januar 1871 sammesteds, cand. theol., Realskolebestyrer, Søn af Transportforvalter M. (se Side 145), Borgerrepræsentant 1861—68, Havnekommissær 1867—68, Byrådsmedlem 1868—71.



Johannes Heinrich Holm,

f. i Møgeltønder 11. Januar 1824, d. i Middelfart 22. Juli 1912, Student Ribe 1843, cand. jur. 1849, Prokurator i Ribe, derefter Kontorchef i det slesvigske Ministerium, Byfoged i Tønder, 1864 afsat af Preusserne, 1868—93 Byfoged og Borgmester i Middelfart samt Herredsfoged i Vends Herred, Kancelliraad, R. af D. 1887, Dbm. 1893.



Knud Christian Thidemann,
f. 14. September 1822 i Middelfart, d.
10. April 1900 sammesteds, efter Kon-
firmationen til Søes, Matros, Marsvins-
jæger, Styrmand, Borgerskab som
Skipper 11. November 1848, som Køb-
mand 21. Maj 1855. T. var en ualmin-
delig godt begavet Mand, der efter-
haanden oparbejdede en stor Forret-
ning med Filialer i Nørre-Aaby og
Ronæsbro, ejede Gaarden Smedegade
Nr. 15, Byraadsmedlem 1868—80,
Havnekommissær 1861—68.

Jørgen Svendsen Hess,
f. 25. December 1823 i Middelfart, d.
20. September 1878 sammesteds, Bor-
gerskab som Klejnsmed 3. August
1846, som Jern- og Metalstøber 3. Maj
1853, da han købte det allerede be-
gyndte Jernstøberi, der efterhaanden
voksede til en større Virksomhed, By-
raadsmedlem 1869—75, Formand for
Haandværkerforeningen 1867—68 og
1870—71.



Frelle M. Friis,
f. 1825, d. i Middelfart 24. December
1889, Borgerskab som Mel- og Gryn-
handler 30. Marts 1852, i en Aarræk-
ke Formand for de danske Vaaben-
brødres Afdeling i Middelfart, havde
Forretning i Gaarden Søndergade Nr.
82, Byraadsmedlem 1868—70.



Jens Rasmussen Larsen,
f. 12. December 1830 i Rise paa Ærø,
d. 12. September 1910 i Middelfart,
Borgerskab som Købmand (Manufakturhandler) 18. April 1854, Ejer af Ejendommen Algade Nr. 50, Byraadsmedlem 1869—98. I det kommunale Arbejde var han en meget interesseret Mand og udførte et stort Arbejde for Byen, navnlig for Skole- og Havnevæsenet. Det skyldes for en stor Del ham, at det i 1885 projekterede nye Sindssygehospital blev anlagt ved Middelfart, mange Byer var den Gang

interesserede i at faa dette Hospital anlagt ved deres By; L. fik foretaget adskillige Boringer og fik dermed konstateret, at her var rigeligt og godt Vand, det gjorde Udslaget, og Middelfart fik Sindssygehospitalet. Som en Anerkendelse for sit kommunale Arbejde fik L. Ridderkorset.



Søren Christian Jantzen,
f. i Middelfart, d. 12. Februar 1906
sammesteds, 84 Aar gl., Bager og
Avlsbruger, Ejer af Gaarden Algade
Nr. 31, Førligskommisær, Borgerrepræsentant 1852—60, Byraadsmedlem 1869—78, Formand for Haandværkerforeningen 1858—59.



Christian Rammeskov,
Avlsbruger,

f. 1. Marts 1832 i Middelfart, d. 19.
April 1916 sammesteds, ejede Gaar-
den Algade Nr. 59, Byraadsmedlem
1869—85.

Johan Ludvig Hartmann,
f. 15. Oktober 1835 i Hjørring, d. 22.
Marts 1888 i København, overtog 9.
Januar 1861 den i 1852 grundlagte
Boghandel i Middelfart, som han drev,
indtil han 1. Januar 1877 afstod den
til sin Svoger Th. Gimbel; derefter
var H. Medindehaver af en Boghandel
i København og i sine sidste Aar Rej-
sende for Drewsen & Sønners Papir-
fabrik, Byraadsmedlem 1870—77.



Carl Christian Frydendahl Holm
Poulsen,

f. 23. Januar 1826 i Middelfart, d.
1911, Avlsbruger, ejede Gaarden Bro-
gade Nr. 6, Byraadsmedlem 1870—75.



Frederik Hansen,

f. 11. September 1836 paa Kærsgaard, d. 26. Marts 1909 i Middelfart, exam. jur., Bogholder i Middelfart Disconto-Institut, Branddirektør for Middelfart Købstad samt for Landsbygningernes alm. Brandforsikring i Vends Herred fra 1872—1907, udnævnt til Justitsraad, boede Algade Nr. 17, Byraadsmedlem 1870—1905.

Carl Vilhelm Gimbel,

f. i Fredericia 1826, d. 9. December 1879 i Middelfart, Købmand og Tømmerhandler, ejede Gaarden Algade Nr. 69, Byraadsmedlem 1875—79.



Søren Christian Jantzen,

f. 24. Juli 1829 i Gestelev ved Ringe, d. 26. Januar 1914 i Skaarupøre, lærte Handelen i Odense, Skibsmægler og kgl. Vejer og Maaler i Middelfart 1862—1901, Borgerrepræsentant 1866—1868, Byraadsmedlem 1875—78.





Christian Michelsen,

f. 12. Januar 1822 i Middelfart, d. 28. Januar 1888 sammesteds, Murermeister og Arkitekt, ejede Gaardene Østergade Nr. 18 og 22, Byraadsmedlem 1875—88, R. af Db., Formand for Haandværkerforeningen 1862—63.



Lauritz Marius Andersen,

f. 17. November 1837 i Assens, d. 2. Februar 1916 i København; 13 Aar gl. mistede han sine Forældre, og en Slægtning holdt ham derefter nogle Aar i Odense Realskole, 1855 kom han i Handelslære hos Købmand J. A. Raffenberg her, i hvis Forretning A. var i 8 Aar, 1863 overtog han Milliam Meyers Ejendom og Forretning, Algade Nr. 44, uden Udbetaling men mod et aarligt Afdrag, og fire af Egnens Landmænd laante ham 3000 Rd. uden nogen Sikkerhed; man maa ha-

ve haft god Tiltro til den unge Mand! Købmandsborgerskab 1. August 1863; en Del Aar drev A. en stor „blandet Forretning“ omfattende Kul, Jern, Trælast, Jernkram og Kolonial, indtil han i 1890 maatte opgive sin Virksomhed paa Grund af, at hans som flere andre af Byens Forretninger mistede deres Opland ved Landstationernes og Brugsforeningernes Konkurrence; A. flyttede derefter til København, hvor han fik oprettet en Trælast-Importforretning.



Christian Nissen Wiis,
f. 19. Maj 1835 i Middelfart, d. 8. Marts
1926 sammesteds, var af den hervæ-
rende Wiis Slægt, der gennem flere
Aarhundreder gav sit rigelige Bidrag
til de „enrollerede“ Matroser i Mid-
delfart; født i Brogade, hvor hans For-
fædre gennem mindst 5 Generationer
har boet, til Søs efter Konfirmatio-
nen, sejlede som Matros, senere Baad-
fører, Marsvinsjæger, flere Gange Ol-
dermand for Lauget, Medlem af
Ligningskommissionen 1869—75, By-
raadsmedlem 1876—97 og Havne-

foged 1897—1915. I 1864 indkaldt til Flaaden, men efter faa Dages For-
løb sendt til Fredericia for at gøre Tjeneste ved de militære Transpor-
ter mellem Strib og Fredericia, medens Fæstningen blev belejret; For-
mand for „De danske Vaabenbrødre“s Afdeling i Middelfart. Han var i
Besiddelse af en ualmindelig god Forstand og kunde indtil sin høje Al-
derdom fortælle mangt og meget om det gamle Middelfart. Dbm.

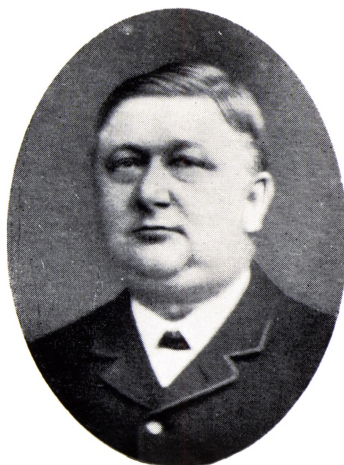


Hans Christian Tscherning,
f. 25. Maj 1826 i Middelfart, d. 16. Ju-
ni 1895 sammesteds, Søn af fhv. Apo-
teker Johan Nicolai Tscherning; efter
Konfirmationen blev han sendt til
Søs, blev Matros, Styrmand og Fører
af Fartøjer her af Byen, nemlig
Skonnert „Grevinde Danner“, derefter
tremastet Skonnert „Alexandra“; i si-
ne ældre Aar havde han en Forret-
ning i Søndergade Nr. 56, Byraads-
medlem 1881—90, Kirkeværge 1870—
1875.



Frederik Ferdinand Brandt,
f. 5. Marts 1837 paa Hvedholm ved
Faaborg, d. 21. August 1900 i Mid-
delfart, cand. jur. 1862, Sagfører i
Middelfart 1877, Byraadsmedlem 1884
—1893.

Vilhelm Jeppesen,
f. 5. Oktober 1843 i Middelfart, d. 11.
November 1916 sammesteds, Skræder-
mester, boede paa Torvet Nr. 2, i me-
re end 20 Aar Formand for Middelfart
Industriforening, højt skattet af
sine Medborgere, Byraadsmedlem 1882
—1888, Formand for Haandværkerfor-
eningen 1880—81, 1892—93, 1900—
1901.



Jes Lindberg,
f. 9. Maj 1839 i Brøns ved Haderslev,
d. 3. November 1926 i Middelfart, ud-
lært som Farver, efter at have delta-
get i Krigen 1864 nedsatte han sig
her i Byen som saadan og købte Ejen-
dommen Algade Nr. 77, Byraadsmed-
lem 1888—90, Formand for Haand-
værkerforeningen 1884—85.



Peter Henrik Jørgen Hess,

f. 14. Maj 1848 i Middelfart, d. 20. Oktober 1917 i København, Søn af Jernstøber J. S. Hess (se S. 153), udlært paa dennes Jernstøberi, aftjente sin Værnepligt ved Fodfolket, kom paa Befalingsmandsskole og blev udnævnt til Løjtnant, indtraadte i Faderens Firma 31. December 1872, senere Ene-Indehaver indtil 1. Januar 1904, da Jernstøberiet overgik til et Aktieselskab med H. som Formand og Sønnen Ingeniør Hans Hess som Direktør; efter Faderens Død Ejer af

Gaarden Algade Nr. 68, opførte 1902 „Villa Hesslund“, gl. Banegaardsvej, Mtr. Nr. 17 b; Hessgade er opkaldt til Minde om ham; Formand for Sindssygehospitalets Bestyrelse, Byrådsmedlem 1885—1905, Formand for det tekniske Udvalg, der havde hans Interesse, og hvorfor han udførte et stort Arbejde i de Aar, da Byen blev forsynet med Kloakledning, Vand og Gas; R. af D. og Etatsraad, Formand for Haandværkerforeningen 1888—89.



Rasmus Poulsen,

f. 17. Februar 1845 i Middelfart, d. 14. Juni 1908 sammesteds, Avlsbruger og Brændevinsbrænder, ejede Gaarden Algade Nr. 24, som han overtog efter Faderen (se S. 149); Byrådsmedlem 1888—1905, Sparekassedirektør; kort før sin Død oprettede han og hans Hustru, Mette, f. Jørgensen, et Legat paa 10,000 Kr., hvoraf Renten uddeles i December i 8 Portioner; Rasmus Poulsens Vej er opkaldt til Minde om ham, Formand for Haandværkerforeningen 1894—95.



Andreas Christian Hansen,
(A. C. Hansen jun.)

f. 11. November 1854 i Middelfart, d. 11. April 1931 sammesteds, Søn af Bankdirektør A. C. Hansen (se Side 150). Efter en alsidig Handelsuddannelse i Tyskland og England kom han tilbage til sin Fødeby 1877 og blev ansat i Disconto-Institutet. 1880 oprettede H. en Kulimport-Forretning under Firma A. C. Hansen jr.; efter Faderens Død 1899 Bankdirektør. Medlem af Bestyrelsen for Kreditforeningen af Grundejere i Fyens Stift,

en Tid dens Formand. Formand for Middelfart Handelsforening 1883—1899, 1903—31 Medlem af Repræsentantskabet for Købstædernes alm. Brandforsikring, 1915—27 Medlem af Bestyrelsen for Foreningen af danske Provinsbanker, Formand for Middelfart Dampskibsselskab fra ca. 1910 til sin Død, Byrådsmedlem 1887—1905, R. af D., ejede Gaarden Algade Nr. 35, som han i 1909 solgte til Disconto-Institutet.



Søren Knudsen,

f. 22. Juli 1842 i Fraugde (Fyen), d. 25. Januar 1890 i Middelfart, Købmand, Byrådsmedlem 1888—90, ejede Gaarden Algade Nr. 65.



Johan Frederik Greve,
f. 31. August 1842 i Middelfart, d.
20. August 1911 under et Hospitals-
ophold i København. Overtog Garveri
og Ejendom Brogade Nr. 5 efter sin
Fader, Byraadsmedlem 1888—94.



Hans Christian Marquard Møller,
f. 11. September 1841 i Randers, d.
6. Januar 1903 i Middelfart, Student
1859, cand. jur. 1865, Auditor 1873,
Overretsassessor i Viborg 1885, Her-
redsfoged i Søndre Herred paa Laa-
land 1888, 1893—1903 Byfoged og
Borgmester i Middelfart samt Her-
redsfoged i Vends Herred, (efter eget
Ønske blev M. altid her tiltalt med
Hr. Assessor). M. var en fint dannet
og kundskabsrig Mand; han var ugift.
I Aarenes Løb foretog han adskillige
Rejser i Udlandet, og i sine store

Stuer i Borgmestergaarden havde han en udsøgt Samling Antikviteter,
som han havde erhvervet sig i Aarenes Løb, samt et efter Provinsfor-
hold meget stort Bibliotek. R. af D.



Niels Anton Philip Hansen,
f. 24. Marts 1850 i Sænkøbing, d. 14.
Oktober 1910 i København under et
Hospitalsophold; exam. jur. 1869, kom
her til Byen som Fuldmægtig paa
Herredskontoret, nedsatte sig som
Sagfører 1877 og oparbejdede en me-
get stor Forretning, blev Revisor for
Grevskabet Wedellsborg, Godsforval-
ter paa Hindsgavl. Byraadsmedlem
1839—1905 og 1909—10. Det skyldes
vistnok hans Arbejde og Indflydelse,
at den Nordvestfyenske Jernbane blev
ført til Middelfart og ikke, som paa-

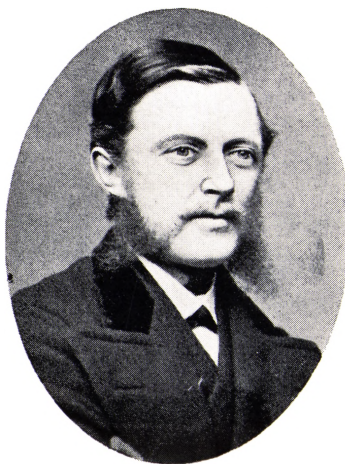
tænkt, fik Endestation i Nørre Aaby, ejede fra 1895 til sin Død Gaarden
Algade Nr. 26.



Andreas Kristian Bennike,
f. 1857 i København, d. 25. Februar
1898 i Middelfart, Snedkermester, By-
raadsmedlem 1894—98, ejede Gaarden
Søndergade Nr. 31 og 29.



Peter Christian Simonsen,
f. 14. Januar 1857 i Middelfart, 1880
Borgerskab som Slagtermester med
Forretning i Søndergade Nr. 102 og
104, Byrådsmedlem 1894—1900 og
1906—10, Bestyrelsesmedlem i 21 Aar
i Middelfart Industriforening, For-
mand for Middelfart Jagtforening,
Bestyrelsesmedlem i Middelfart Sky-
deselskab, Slagterforening og Hjel-
peforening, Medstifter af Middelfart
Folke-Museum, Formand i Haandvær-
kerforeningen 1905—06 og 1910—11.



Axel Emanuel Søeborg,
f. 10. Oktober 1840 i Skade Præste-
gaard i Jylland, d. 7. December 1931
i København, Avlsbruger og Brænde-
vinsbrænder, oplært ved Landvæsenet,
var Forvalter paa forskellige Herre-
gaarde, bl. a. Hindsgavl, drev i sin Tid
et stort Avlsbrug, ejede flere Mark-
jorder og havde desuden forpagtet no-
get af Hindsgavls Jord paa Staurby
Mark. Ejede Gaarden Algade Nr. 4,
som han overtog efter Svigerfaderen
Niels Rammeskov (se Side 149), By-
rådsmedlem 1891—96. „Søeborgs Al-
lé“ er opkaldt til Minde om ham.



Julius Petersen,

f. 19. November 1850 i Saltofte ved Assens, d. 16. August 1920 i Middelfart, Dyr lægeeksamen 1875, nedsatte sig samme Aar i Middelfart og praktiserede dér indtil sin Død. Byrådsmedlem 1898—1906.



Peter Ludvig Erichsen,

f. 4. Juni 1851 i Odense, d. i December 1920 ved et Ulykkestilfælde i København, oplært paa Fyens Stifts Bogtrykkeri, i nogle Aar Referent til Fyens Stiftstidende samt Korrespondent til flere Blade. Da „Højre“ i Middelfartkredsen d. 1. Oktober 1885 oprettede „Middelfart Dagblad“, blev Erichsen dettes Redaktør, overtog faa Aar efter Bladet for egen Regning og solgte det 1. Juni 1899. Nogle Maaneder senere blev han Redaktør af „Vestlollands Avis“ i Nakskov og havde denne Stilling til sin Død 1920. Byrådsmedlem 1898—99.



Niels Peter Laugesen,
f. 26. April 1854 i Skærbæk, d. 21.
Januar 1910 i Middelfart, Kvaseskipp-
per, Byraadsmedlem 1898—1906 som
Repræsentant for Søfolkene; han drev
et stort Aalefiskeri og var en djærv
Forkæmper for en vestlig Havneud-
videlse, boede Buggesgade Nr. 21.



Cristen Rasmussen,
f. 6. Juli 1856 i Kustrup, Vejlbj Sogn,
d. 23. Maj 1918 i Middelfart, oplært
ved Landvæsenet, kom til Middelfart
som Avlskarl hos Brændevinsbrænder
Søeborg, en Tid Former paa Jernstø-
beriet, i April 1892 overtog han Re-
staurationen i Algade Nr. 28, som
han ejede indtil sin Død. Hans Re-
staurations var besøgt af et stort og
højest forskelligt Publikum og meget
søgt paa Grund af den gode Betjæ-
ning og udmærkede Mad. Byraads-
medlem 1903—09.



Jens Tybjerg,

f. 11. Februar 1870 i Middelfart, oplært som Gartner, men da „Middelfart Venstreblad“ blev oprettet som en selvstændig Virksomhed, blev han dets Redaktør fra 1901—07, nu ansat ved Bladet „Politiken“, København. Byraadsmedlem 1899—1907.



Richard Conradt Ekerøth,

f. 14. Juni 1852 i Kolding, d. 25. Februar 1922 i Middelfart; Student 1870, Horsens, cand. jur. 1876, Byfoged og Borgmester i Middelfart samt Herredsfoged i Vends Herred 1903—10; interesserede sig meget for Byens Trivsel, for Havnens Udvidelse, og for at Nordvestfynske Bane kom til at udgaa fra Middelfart. R. af D. I et af sine sidste Aar reddede E. en Vinterdag et Barn, der var faldet i Vandet og vilde være druknet, hvis han ikke fuldt paaklædt var sprunget ud

og havde bjerget det; til Belønning derfor fik Borgmester Ekerøth Medaillen for Druknedes Redning.



J a c q u e s L o g i e,

f. 13. Januar 1860 i Kolding, oplært ved Landvæsenet, aftjent Værnepligt ved Fodfolket, udnævnt til Sekondløjtnant 1882, derefter 1 Aar frivillig Tjeneste som saadan, Forpagter af en Landejendom, overtog 1893 Svigerfaderens Ejendom Gaarden Algade Nr. 48. Byraadsmedlem 1902—1909 og 1913—21, Forligsmægler siden 1906.



J a c o b O t t o s e n,

f. 9. April 1853 i Store Viby ved Kerteminde, d. 13. November 1919 i Middelfart, oplært som Tømrer, kom her til Byen, medens Sindssygehospitalet blev opført, og nedsatte sig derefter som Tømrermester, havde Bolig og Tømmerplads i Hessgade og fik efterhaanden en stor Forretning, virkede ogsaa udenbys, idet han i København opførte adskillige Huse for et Konsortium. Byraadsmedlem 1903—1909.



Ludvig Storm,

f. 28. November 1851 i Assens, d. 21. April 1906 i Middelfart, Manufakturhandler, Forretning og Bopæl Algade Nr. 73, Byrådsmedlem 1903—06. Storm og Hustru, Severine, f. Ankersen, stiftede et Legat paa 10,000 Kr., som traadte i Kraft efter Hustruens Død 1928. „Ludvig Stormsvej“ er opkaldt til Minde om ham.



Hans Christian Jensen,

f. 14. April 1876 paa Fænø, Havnearbejder, Byrådsmedlem 1906—09 og 1914—17, ansat fra 1907 som Bromand ved Middelfart Havn indtil 1935, da han paa Grund af Sygdom tog sin Afsked med Pension.



Hans Peder Rasmussen,
f. 7. Maj 1863 i Indslev Taarup, 14
Aar gammel kom han i Tjeneste i
Middelfart; efter forskellige Beskæf-
tigelser kom han ind i Arbejderbevæ-
gelsen og udvirkede i 1896, at Middelfart
Arbejdsmandsforbund blev stif-
tet, blev ved Byraadsvalget 1906 ind-
valgt i Byraadet, samme Aar, 1. Ok-
tober, blev han Lokalredaktør af det
nyoprettede Blad „Middelfart Social-
demokrat“; fra 1914 Redaktør i Bo-
gense og senere ansat ved „Fyns So-
cialdemokrat“ i Odense.



Niels Nielsen,
f. 26. Januar 1868 i Ørsbjerg, Kerte
Sogn, d. 2. Maj 1933 i Middelfart ved
et Ulykkestilfælde; 1894 ansat i Sinds-
sygehospitalets Maskinhus, siden 1904
som Maskinpasser samme Sted. By-
raadsmedlem 1906—25 og 1929—33.



Carl Dall,

f. 22. Maj 1859 i Rødning, Sønderjylland, Skomagermester og Læderhandler i Middelfart, Algade Nr. 42, fra 1888 til 1918, da han tog Ophold i København; Byrådsmedlem 1906—1909.



Laurits J. P. Martin,

f. 8. September 1873 i Vejle, Studentereksamen 1893, cand. med. 1899, nedsatte sig i Middelfart 1. Juli 1899 som Læge, ansat ved „Frederiks Hospital“ i København 1. April 1905 — 1. Oktober 1906. Byrådsmedlem fra 1909 og fremdeles, Medlem af Havneudvalget fra 1917, Medlem af Sundhedskommissionen, forskellige Tillidshverv i Lægeforeningen, Formand for „Danske Lægers og Dyrlægers Motorklub“ fra 1911, Jernbanelæge fra 1907.



Peter Anton Petersen,
f. 24. September 1878 i Romalt, Kri-
strup Sogn, 1899 Lærereksamen fra
Jelling Statsseminarium; efter at ha-
ve været ansat ved forskellige Skoler
blev han 1903 ansat som Timelærer
og i 1906 konstitueret i sit nuværen-
de Embede ved Skolevæsenet i Mid-
delfart, fast ansat 1. Oktober 1906.
Byraadsmedlem 1909—17, en Aarræk-
ke Formand i Værgeraadet, var med
til at stifte Middelfart Folkebibliotek.



Peter Vilhelm Julius Wiboltt,
f. 27. Marts 1862 i Nakskov, d. 17.
Januar 1915 i Middelfart; efter endt
Skoleuddannelse ved Sorø Akademi
blev han oplært ved Handelen, købte
1898 den store Købmandsgaard Alga-
de Nr. 69, oparbejdede en meget be-
tydelig Kolonial- og Fødestofforret-
ning, byggede som tidligere anført et
Pakhus paa Havnepladsen. Byraads-
medlem 1909—12, Medlem af Havne-
udvalget indtil 1912.



Jørgen Peder Jørgensen,
f. 21. Juni 1862 i Odense, St. Knuds
Sogn, d. 24. December 1929 i Middelfart;
ansat ved Middelfart Skolevæsen
fra 1. Oktober 1903 til sin Død,
Kordegner i samme Tidsrum. Medstifter
af Middelfart Folkemuseum og dets
Formand fra 1919 til sin Død, By-
raadsmedlem 1909—17, Medlem af
Havneudvalget 1910—17.



Lars Rasmussen,
f. 27. Marts 1865 i Kustrup, uddannet
som Murer, Bopæl i Middelfart siden
1890, Medlem af Ligningskommissionen
1898—1907, Byraadsmedlem 1909
—1913. (Broder til Kristian Rasmus-
sen, se Side 166).



Karl Emil Stephani Stephensen,
f. 2. Oktober 1861 paa Skørpinggaard,
d. 7. Januar 1934 i København, Stu-
dent 1879, Frederiksborg, cand. jur.
1885, Inspektionsbetjent i Københavns
Politi, 1888 Politiasistent, 1895 Poli-
tiinspektør, Afsked 1906. Derefter Di-
rektør i A/S Smith, Mygind og Hüt-
temeier, 1910 Byfoged i Middelfart og
Herredsfoged i Vends Herred, 1910—
1918 tillige Borgmester i Middelfart,
1919 Dommer i Middelfart Købstad
m. v., Formand for Naturfrednings-
nævnet i Assens Amtsradsreds, R.

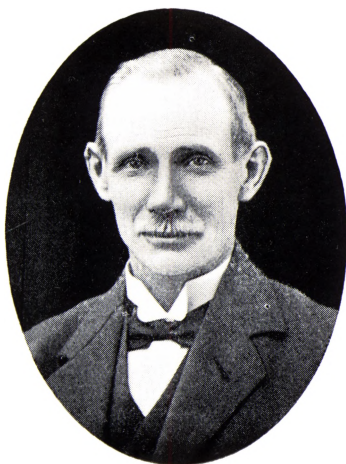
af D. og Dbm., boede paa Strandvej, Matr. Nr. 2 b; tog sin Afsked 1933
paa Grund af Sygdom.

Valdemar Michelsen,

f. 24. Juli 1872 i Middelfart, d. 8. Juli 1926 sammesteds (Søn af Arki-
tekt M., se Side 157), oplært ved Handelen. Købmand, Medindehaver af
Firmaet C. Michelsens Enke, der ejer Gaarden Østergade Nr. 18—22
med Brændselslager paa Havnepladsen. Byraadsmedlem 1909—13, Med-
lem af Havnekommissionen 1901—13.



Hans Albert Petersen,
f. 3. Oktober 1858 i Middelfart, Lods,
Medlem af Byraadets Havneudvalg
1905—21, 24. December 1924 udnævnt
til Dbm.; tog sin Afsked med Pen-
sion 1. Oktober 1925.



Anders Christian Pedersen,
f. 7. Oktober 1869 i Agernæs, Krogsbølle Sogn, oplært ved Smedefaget, begyndte 1898 en Cykleforretning i Middelfart, senere elektrisk Installatør og Fords aut. Forhandler for Middelfart m. v., Forretning og Bolig i den af ham opførte Ejendom Østergade Nr. 1. Byrådsmedlem 1913—17, Medlem af Havneudvalget i samme Tid, Formand for Middelfart Grundejerforening.



Rasmus Edvard Tønnesen,
f. 29. August 1878 i Allerup Sogn, oplært som Tømrer, Tømrerformand 1903—19, Bopæl i Middelfart fra 1900, efter Tømrermester J. Ottosens Død 1919 overtog han dennes Forretning og har i Aarenes Løb udført store Tømrerarbejder i og ved Middelfart. Byrådsmedlem 1913 til Dato, Medlem af Havneudvalget 1913—1933, Medlem af Repræsentantskabet for Nordvestfynske Jernbane 1916—1926, af Direktionen 1926, Medstifter af Middelfart Folkemuseum og Be-

styrelsesmedlem siden dets Oprettelse, Taksationsmand for Østifternes Kreditforening 1925 og for Købstædernes alm. Brandforsikring 1934, Overligningskommissær 1926 og Formand for Middelfart Byråds Elektricitetsudvalg.



Christian Ludvigsen,
f. 6. Marts 1876 i Skovshøjrup, Brenderup Sogn, kom til Middelfart i 1896 som Havnearbejder, Medlem af Havneudvalget 1913—17.



Christian Michelsen,
f. 12. Oktober 1855 i Middelfart, i sin Ungdom til Søs, senere Skipper og Ejer af Galeasen „Familien“. M. er en af de faa nulevende, der som Drengene har leget og fisket ved den gamle Havn før dens Ombygning 1870, den Gang Havnehullet (Havneindløbet) laa tværs i Strømmen. Medlem af Havneudvalget 1917—25.



Anton Christian Jørgensen,
f. 5. Februar 1880 i Vorgod, d. 22. September 1931 i Middelfart ved en ulykkelig Hændelse; oplært ved Handelen, købte 1919 den gamle Købmandsgaard Algade Nr. 44, drev en betydelig Kolonial- og Foderstofforretning, opførte dertil et Pakhus paa Havnepladsen. J. var meget politisk interesseret og var flere Gange opstillet som konservativ Kandidat ved Folketingsvalgene. Byrådsmedlem 1921—25 og i samme Tidsrum Medlem af Havneudvalget.



Ehlert Nielsen,
f. 4. April 1874 i Kerteminde, Sadelmagersvend, Journalist ved den socialdemokratiske Presse 1901, Redaktør i Middelfart 1914, Byrådsmedlem 1917, Borgmester 1918, Formand for Havneudvalget siden 1918, Medlem af Folketinget 1924—26, Medlem af Bestyrelsen for Købstadskommunernes Laaneforening 1925—33, Medlem af Bestyrelsen for Sammenslutningen af danske Havne, Formand for Foreningen af kommunale Hjælpekasser i Byerne 1921—33, Formand for Kommunerne

nernes Kulkontor, Næstformand i Bestyrelsen for A/S Danske Gasværkers Tjærekompani, i Direktionen for Fyens kommunale Telefonselskab.



Niels Peter Larsen,

f. 25. Juni 1877 i Tersløse, Holbæk Amt; uddannet som Tømrer, Tømrermester i Dianalund 1904—11, i Give 1911—14 og i Middelfart 1914. Formand for Tømrernes Mesterforening i Middelfart 1924, Byraadsmedlem 1925—1933 og i samme Tidsrum Medlem af Havneudvalget.



Hakon Schmidt,

f. 12. November 1881 i Hjørring; oplært ved Handelen i Aalborg og Frederikshavn 1896—1901, Bogholder hos A. C. Hansen jr. i Middelfart 1904, Medindehaver af Firmaet 1916, tillige Medstifter af Middelfart Jern- og Staalforretning 1912 og af Firmaet „J. Wibolt“ 1917, Medstifter af og Meddirektør i A/S Det danske Briketkompagni 1913, Formand for Foreningen af Arbejdsgivere i Middelfart og for den lokale Sammenslutning af

Arbejdsgiverforeningens Medlemmer fra 1914, Formand for Middelfart Handelsforening fra 1917, Formand for Middelfart Landsogns Bestyrelse 1919—21, Medlem af Menighedsraadet for Middelfart Købstad med Landdistrikt fra 1919, Formand 1923—27, Medlem af Bestyrelsen for Disconto-Institutet i Middelfart 1919—30, og for Middelfart Dampskibsselskab 1927, Formand fra 1930; Medlem af Dansk Arbejdsgiverforenings Hovedbestyrelse fra 1922 og af dennes Forretningsudvalg fra 1930 samt Medlem af Middelfart Byraad og af Havneudvalget fra 1925—29 og Indehaver af en Del andre Tillidshverv.



Jacob Thorvald Bent Hansen,
f. 6. Marts 1887 i Middelfart, Traad-
trækker paa Kabelfabriken 1907—27,
Vejmand 1927, ansat som Bromand
1935. Medlem af Byraadet siden 1925,
i Havneudvalget 1929—35.



Paulus Sigvard Osted Andersen,
f. 5. Juli 1878 i Verringe; uddannet
som Murer, Svendestykke 1897, som
Murersvend arbejdet paa Professionen
i Tyskland, Schweiz, Italien, Østrig og
England, Murermester i Middelfart
1906, Medlem af forskellige Bestyrel-
ser, Vurderingsmand for Købstæder-
nes alm. Brandforsikring, Fyens Stifts
Kreditforening og Østifternes Hypo-
tekforening fra 1921. Vicebrandin-
spektør 1923 og Brandinspektør 1934.
Byraadsmedlem 1921—25 og siden
1929, Medlem af Havneudvalget 1929
—1933.



Christian Anton Rasmussen,
f. 17. September 1883 i Roerslev, ansat ved Statstelegraphen 1907—10, Fabrikarbejder 1910, Formand for Kablefabrikens Sygekasse, Medlem af Repræsentantskabet for Nordvestfynske Jernbane 1929 og Assens Amts Skoleraad 1929, Byraadsmedlem siden 1925, Medlem af Havneudvalget 1933.



Thomas Marcenius Toubro,
f. 4. September 1875 i Grenaa, oplært ved Handelen i Grenaa, fik efter endt Militærtjeneste Plads hos Købmand J. Wiboltt her, efter dennes Død 1915 Bestyrer af den omfattende Kolonial- og Foderstofforretning. Forretningen overgik 1918 til et Interessentskab, hvori T. er Deltager og siden dets Oprettelse Direktør for samme. Med-ejer af Byens største Købmandsgaard Algade Nr. 69 og Firmaets Pakhus paa Havnepladsen, Byraadsmedlem og Medlem af Havneudvalget siden 1933.



Hans Christian Hansen,
f. 14. December 1890 i Odense, oplært som Maskinarbejder, Journalist 1930, Redaktør af „Middelfart Socialdemokrat“ 1936, Byrådsmedlem siden 1929 og Medlem af Havneudvalget 1935.

Forkortelser

ved ofte citerede Henvisninger og Kildeangivelser er:

- K. B.* Kancelliets Brevbøger, udgivne af Rigsarkivet.
- M. B. B.* Breve fra Middelfart By (i Odense Amts Arkiv).
- O. A. A.* Odense Amts Arkiv.
- L. A. O.* Landsarkivet for Fyen, Odense.
- R. A.* Rigsarkivet.
- M. H. A.* Middelfart Havnekommisions Arkiv.
- C. B.* Conceptbog for Havne-Kommissionen 1799—1810.
- H. K. P.* Havne-Kommissions Protokol.
- H. R.* Havne-Regnskab.
- H. F. R.* Havnefogdens Regnskabsbog.
- B. F.* Byraadets Forhandlingsprotokol.
- H. S.* Middelfart Havnesager.

Henvisninger og Kildeangivelser.

Side 7 — 11.

1. Hugo Matthiessen: *Middelalderlige Byer.*
2. Kopier af Købstædernes Privilegier indsendt i Henhold til kgl. Missive 29. Juli 1648, R. A.
3. Kaptajnløjtnant Koefoeds Indberetning til det kgl. Admiralitets- og Commissariats-Collegium af 20. Oktober 1793, R. A.
4. *Nye danske Magazin VI 317, København 1836.*
5. Johs. Steenstrup: *Studier over Kong Valdemars Jordebog 117 f. København 1874.*

Den gamle Færgefart.

1. Øksne maatte fra 1589 kun udføres til Skibs fra de 5 almindelige Toldsteder: Kolding, Ribe, Assens, Middelfart og Rødby. K. B. 23. November 1589.
2. Besynderligt er det, at Borgmesteren i sin Egenskab af Tolder jævnlig gav Kredit paa Tolden og derfor af og til maatte have Kongens Hjælp til at inddrive den.
3. Hugo Matthiessen: *Fredericia 1650—1760.*
4. K. B., 18. Februar 1655.
5. Do., 11. December 1661.
6. Do., 11. December 1661.
7. Do., 20. April 1667.
8. Do., 25. Februar 1667.

Middelfart Færgebro.

1. *Odense Adresse Contoirs Efterretninger, Odense 1776.*
2. K. B., 19. Oktober 1553.
3. *Middelfart Raadstuebog, begyndt ca. 1592, hvori er indført Færgeregnskaber 1664—1671.*
4. M. B. B., L. A. O., 24. Maj 1756.
5. Do., do., 30. August 1755.
6. Do., do., 17. September 1755.
7. Do., do., 3. Februar 1756.
8. *Middelfart Kæmner-Regnskab 1756—1757. L. A. O.*
9. Do., do., *Regnskaber.*
10. M. B. B., L. A. O., 13. Marts 1782.
11. Do., do., 13. Marts 1782.
12. Do., do., 30. April 1783 og *Middelfart Kæmner-Regnskab 1783.*

Havnekommission og Skibsbro 1798—1837.

- | | |
|--------------------------------------|---|
| 1. M. H. A., L. A. O. | 18. C. B., 12. August 1803. |
| 2. M. H. A., R. A., 30. August 1798. | 19. M. H. A., L. A. O., 15. Januar 1809. |
| 3. M. H. A. | 19a. Do., do. |
| 4. C. B., 26. Februar 1799. | 20. Do., do. |
| 5. M. H. A., R. A., 2. Marts 1799. | 21. Do., do. |
| 6. C. B., 2. Marts 1799. | 22. H. R., L. A. O. |
| 7. C. B., 16. Maj 1800. | 23. Do., do. |
| 8. M. H. A., L. A. O. | 24. Do., 30. September 1810. |
| 9. Do. | 25. Do., 18. Oktober 1819. |
| 10. C. B., 9. April 1800. | 26. Do., R. A., 18. Oktober 1819, M. H., L. A. O., 20. Januar 1821. |
| 11. C. B., 7. Marts 1801. | 27. Do., do., 11. April og 21. April 1829. |
| 12. C. B., 7. Marts 1801. | 28. Do., L. A. O. |
| 13. M. H. A., 25. September 1801. | 29. Do., do. |
| 14. C. B., 27. Oktober 1801. | |
| 15. M. H. A., L. A. O. | |
| 16. C. B., 9. April 1803. | |
| 17. C. B., 9. April 1803. | |

Havnen 1837.

- | | |
|--------------------------------------|------------------------------|
| 1. M. H. A., L. A. O., 23. Maj 1835. | 8. H. R. |
| 2. Do., do. | 9. H. K. P., 29. Marts 1838. |
| 3. Do., do., 21. August 1835. | 10. H. R. |
| 4. Do., do., 30. Marts 1836. | 11. H. R. |
| 5. Do., do., 12. November 1836. | 12. H. K. P., 4. Juni 1841. |
| 6. Do., do., 10. Juni 1837. | 13. Do. |
| 7. Do., do., 10. Juni 1837. | 14. H. R. |

Havneforhold 1838—1870.

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. H. K. P., 7. December 1847. | 7. H. K. P., 12. August 1845. |
| 2. H. K. P., 12. December 1849. | 8. Do., 1. September 1859. |
| 3. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. | 9. H. R. |
| 4. H. K. P., 4. Maj 1854. | 10. H. K. P., 9. November 1870. |
| 5. Do., do. | 11. H. R. |
| 6. Middelfart Skøde- og Panteprotokol. | 12. H. K. P., 5. Juni 1863. |
| | 13. Do., 6. Oktober 1866. |
| | 14. H. S., 1. Februar 1843. |

- | | |
|----------------------------------|---|
| 15. H. K. P., 11. Marts 1839. | 28. Do., 8. Juli 1854. |
| 16. H. S., 13. Maj 1852. | 29. Do., 2. Marts 1855. |
| 17. H. K. P., 12. November 1856. | 30. M. H. A., 9. April 1855. |
| 18. Do., 12. Marts 1853. | 31. H. S., 2. Maj 1855. |
| 19. Do., 17. November 1862. | 32. H. R. |
| 20. M. H. A., 11. November 1857. | 33. Do. |
| 21. Do., 10. Marts 1858. | 34. Do. |
| 22. H. S., 15. Juli 1850. | 35. Iflg. Indenrigs-Ministeriets Skrivelse af 8. Marts 1850, H. S., R. A. |
| 23. H. K. P., 9. Marts 1854. | 36. Ifl. do., do. af 26. Marts 1857, H. S., R. A. |
| 24. M. H. A., 15. Juni 1853 | 37. H. R. |
| 25. H. K. P., 9. Marts 1854. | 38. H. R. |
| 26. Do., 13. Marts 1854. | |
| 27. Do., 6. Juli 1854. | |

Havneudvidelsen 1870.

- | | |
|-------------------------------|----------------------------------|
| 1. H. K. P., 29. April 1853. | 8. Do., 2. April 1868. |
| 2. M. H. A., 27. Februar 1856 | 9. Do., 9. December 1868. |
| 3. H. K. P., 6. Marts 1856. | 10. Do., 3. Juni 1869. |
| 4. M. H. A., 3. April 1856. | 11. Do., 23. September 1869. |
| 5. Do., 3. April 1856. | 12. H. R. |
| 6. H. K. P., 25. Januar 1866. | 13. H. K. P., 27. November 1869. |
| 7. Do., 1. Marts 1867. | 14. H. R. |

Middelfart Havn 1870—1900.

- | | |
|--|--|
| 1. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. | 10. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. |
| 2. H. K. P., 17. Oktober 1873. | 11. H. F. R., 1883. |
| 3. H. F. R., 18. Februar og 24. Juni 1873. | 12. H. R. |
| 4. H. K. P., 7. Marts 1873. | 13. H. K. P., 1. Februar 1884. |
| 5. H. K. P., 19. Februar 1875 og H. R. | 14. H. K. P., 15. Februar og 25. Februar 1884. |
| 6. H. F. R., 9. Juni 1876. | 15. Do., 7. Marts 1884. |
| 7. H. F. R., 7. Juli 1876. | 16. Do., 6. Juni 1884. |
| 8. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. | 17. Do., 7. Marts 1884. |
| 9. H. K. P., 6. Maj 1881, ff. | 18. H. F. R., 1886. |
| | 19. H. K. P., 6. Februar 1889. |
| | 20. Do., 6. December 1889. |

- | | |
|---|---------------------------|
| 21. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. | 32. Do., 15. August 1879. |
| 22. M. H. A., 18. Marts 1890. | 33. Do., 1879. |
| 23. H. K. P., 1890. | 34. Do., 1887. |
| 24. Do., 1890. | 35. Do., 1888. |
| 25. H. F. R., 1890. | 36. Do., 1888 og H. R. |
| 26. H. R., 1890. | 37. Do., 1899. |
| 27. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen. | 38. Do., 1896. |
| 28. H. R., 17. November 1890. | 39. H. R. |
| 29. Do., 17. November 1890. | 40. M. H. A. |
| 30. M. H. A. | 41. H. R. og M. H. A. |
| 31. H. K. P. | 42. H. R. |
| | 43. M. H. A. |

Havnekajen 1902—1903.

- | | |
|---|---|
| 1. H. K. P., 1. Marts 1895. | 10., M. H. A. |
| 2. Do., 6. Marts 1895. | 11. Meddelt af fhv. Stadsingenør cand. polyt. V. B. Holst, Frederiksberg. |
| 3. Do., 3. Februar 1899. | 12. M. H. A. |
| 4. Middelfart Byraads Forhandlingsprotokol, 13. Februar 1899. | 13. H. R. |
| 5. H. K. P., 17. Marts 1899. | 14. Do. |
| 6. Do., 19. November 1900. | 15. Middelfart Branddirektorats Arkiv. |
| 7. Middelfart Avis, 9. December 1900. | 16. H. R. |
| 8. H. K. P., 7. December 1900. | 17. M. H. A. |
| 9. Middelfart Avis, 22. og 23. December 1900. | |

Havnen 1900—1937.

- | | |
|---|-----------------------------------|
| 1. H. K. P., 7. Juni 1919. | 8. Do., 31. Marts 1921. |
| 2. Middelfart Avis, 10. Juni 1919. | 9. Do., 29. April 1921. |
| 3. H. K. P., 7. August 1919. | 10. Do., 21. Juli 1921. |
| 4. Middelfart Handelsforenings Forhandlingsprotokol, 22. August 1919. | 11. M. H. A. |
| 5. Do., 27. August 1919. | 12. M. H. P., 24. August 1921. |
| 6. Meddelt af Borgmester Ehlert Nielsen. | 13. Do., 1. September 1921. |
| 7. M. H. P., 22. December 1920. | 14. Do., 10. Maj 1921. |
| | 15. Do., 10. Februar 1923. |
| | 16. Uddrag af Middelfart Venstre- |

- blad, 29. og 30. Maj 1923.
17. H. K. P., 21. April 1893.
18. Do., 19. Maj 1893.
19. Do., 16. Juni 1893.
20. M. H. A., 20. Februar 1907.
21. H. K. P., 23. Februar 1914.
22. Brev af 20. Maj 1914 til Byraadet, M. H. A.
23. H. K. P., 2. Marts 1915.
24. M. H. A.
25. H. K. P., 3. Juli 1915.
26. M. H. A., 5. Juli 1915.
27. Meddelt af Havnefoged P. Mad-
sen.
28. H. K. P.
29. Meddelt af Havnefoged P. Mad-
sen.
30. H. K. P., 30. Oktober 1931.
31. Do., 9. Januar 1933.
32. Do., 21. Marts 1933.
35. Do., 8. August 1933.
34. Do., 25. Oktober 1933.
35. H. R.
36. H. K. P., 28. April 1913.
37. Do., 30. November 1925.
38. H. R.
39. Taksationsprotokol, Branddirekto-
ratet for Middelfart Købstad.
40. H. K. P., 5. Oktober 1926.
41. B. F., 3. Juni 1904.
42. H. K. P., 31. Maj 1911.
43. Meddelt af Havnefoged P. Mad-
sen.
44. H. K. P., 30. November 1925.
45. H. R.
46. H. K. P., 6. Juni 1930.
47. Do.
48. Do., 31. Marts 1921.
49. Do., 14. December 1926.
50. Do., 23. Maj 1932.
51. Do., 15. Januar 1919.
52. Do., 28. August 1933.
53. Do., 6. Februar 1920.
54. Do., 24. Juni 1933.
55. Do., 1. September 1932.
56. Do., 9. November 1934.
57. Do., 9. Januar 1935.
58. H. R.
59. M. H. A., L. A. O., 19. Oktober
1859.
60. Do., do., 29. Oktober 1859.
61. H. K. P., 1. December 1859.
62. M. H. A., 17. Juli 1860.
63. Do., 10. November 1890.
64. Do., 25. Oktober 1898.
65. Do., 12. Marts 1924.
66. M. H. A., L. A. O., 11. Juli 1860.
67. M. H. A., 18. Januar 1897.
68. Do., 16. November 1897.
69. Do., 24. April 1906.
70. Do., 31. August 1904.
71. Do.
72. Do.
73. Do.
74. Do.
75. Do.
76. Do.
77. H. K. P., 8. August og 30. Au-
gust 1923.

Færgefartens Renæssance.

1. H. K. P., 19. Februar 1908.
2. Do., 21. Oktober 1908.
3. Do., 3. November 1909.
4. M. Bygbjerg: Middelfart

- Dampskibsselskab 1902—35.
 5. H. K. P., 1. Juni 1912.
 6. Do., 9. August 1921.

7. M. Bygbjerg: Middelfart Dampskibsselskab 1902—35.

Fortegnelse.

Meddelt af Middelfart Toldkammer.

Statistik

Udarbejdet paa Grundlag af Havnens Regnskaber.

Kongebrohavnen.

- | | |
|---|--|
| 1. K. B., 11. April 1584. | Bro", Kongebroen kaldet, saasom den |
| 2. M. B. B., 20. November 1721, O. A. A. | alene er bygget og vedligeholdes til kongelig Tjeneste. |
| 3. Do., 5. Februar 1722. | 7. Middelfart Havnesager 1849—68, R. A. |
| 4. Den Borger, der havde Opsyn med Broen. | 8. Foranstaaende efter „Færgeløbet ved Middelfart“ af Chr. Behrendt. |
| 5. M. B. B., 27. Oktober 1761, O. A. A. | 9. H. K. P., 1. August 1884. |
| 6. Johan Bluhme benævner den i sin „Beskrivelse over Middelfart Kjøbstæd“, udgivet 1795: „Grimmermose | 10. Do., 27. Januar 1922 og H. R. 1922—23 |
| | 11. H. P. K., 13. Marts 1925. |

Skibsbyggeri ved Middelfart.

- | | |
|--|--|
| 1. K. B., 12. Januar 1564. | 5. Chr. Behrendt: „Færgeløbet ved Middelfart“. |
| 2. Do. | 6. Skibsbygningsbrev, 20. November 1854, Middelfart Folkemuseum. |
| 3. Chr. Behrendt: „Færgeløbet ved Middelfart“. | 7. H. K. P., 18. April 1913. |
| 4. Af „Bidrag til Kundskab om de danske Provinsers nærværende Tilstand i økonomisk Henseende“ ved Jac. Aall Hofman Bang, København 1843. | 8. Do., 20. Marts 1926. |
| | 9. Middelfart Venstreblad. |
| | 10. Meddelt af Havnefoged P. Madsen. |

Havnens Tjenestemænd.

1. H. R.
 2. H. K. P.
 3. H. K. P., 16. Juli 1838.
 4. Do., 16. Juli 1838.
 5. H. R.
 6. Do.
 7. H. K. P.
 8. Do.
 - 9 Do., 2. Juni 1866.
 10. Do., 1. Marts 1900.
 11. Do., 24. Februar 1930.
 12. H. R.
 13. H. K. P.
 14. H. R.
 15. B. F., 18. September 1907.
 16. Meddelt af pens. Lods H. A. Petersen.
 17. Middelfart Kirkebog, 10. August 1864.
-

VED lignende Arbejder som nærværende plejer Forfatteren at anføre nogle Bemærkninger angaaende dets Tilblivelse.

Det skal ej heller udelades her, men det kommer mod Sædvane tilsidst; thi den Tid, der var mig indrømmet til Udarbejdelsen, var ret kort, naar Emnet skulde nogenlunde udtømmende behandles, og Arbejdet blev af den Grund temmelig forceret, for at Trykningen kunde blive tilendebragt til den fastsatte Tid.

Fra Indsamling af Materiale til et tidligere Arbejde „Færgeløbet ved Middelfart“ havde jeg paa Forhaand en Del Stof om Havnen og Færgebroen; jeg har derfor medtaget den gamle „Store Broe“s Historie, da jeg forment, at det kunde være en passende Indledning til Beretningen om vor Havns Tilblivelse.

Af Kilder til dette Arbejde er en Del bevaret, i Rigsarkivet, i Landsarkivet for Fyen samt i Middelfart Købmænds Arkiv. I sidstnævnte viste der sig ved ihærdig Søgen at være meget af Værdi, særlig fra den ældre Tid, men desværre mangler der adskilligt, især en senere Tids Regnskaber, og at faa disse rekonstrueret var ret sendrægtigt og besværligt.

Fra forskellig Side har man vist mig megen Velvilje, naar jeg søgte Oplysninger eller Bistand, derfor bringes herved min Tak. Særlig maa jeg takke Hr. Borgmester Ehlert Nielsen, der stadig har fulgt Arbejdet med Interesse og gennem sit mangeaarige Kendskab til Byens Styrelse sidder inde med en Viden, der ofte var af stort Værd for Udarbejdelsen af Havnens Historie.

Endelig en Tak til Arkivar ved Landsarkivet for Fyen Hr. cand. jur. Seesten, der saa venligt og trofast har staaet mig bi med Forhaandskritik og Gennemsyn af mit Manuskript.

Middelfart, den 28. Februar 1937.

CHR. BEHRENDT

Vignetten til Omslaget er udført efter en Skitse, som Hr. Politimester J. Galschiøt velvilligst har tegnet og hvortil Motivet er hentet fra et udskaaret Byvaaben fra et Ornament i Middelfart Kirke.

Samtlige Kort er tegnet af Hr. Ingeniør O. Bille Andersen, og Fotografierne fra Havnens Omraade er leveret af Hr. C. Liisberg, der som Indehaver af Byens ældste fotografiske Atelier ejer en stor Del Negativer optagne gennem en længere Aarrække.

Indhold.

	Side
Forord	7
Farvand og Færgested	9
Den gamle Færgefart	12
Middelfart Færgebro	14
Havnekommission og Skibsbro 1798—1837	20
Havnen 1837	37
Havneforhold 1838—1870	46
Havneudvidelsen 1870	60
Middelfart Havn 1870—1900	70
Havnekajen 1902—1903	82
Middelfart Havn 1900—1937	91
Havnekajens Ombygning 1921—1922	91
Havnens Bedding	97
Brolægning paa Havnepladsen	101
Havnens Belysning	102
Havnefogdens Kontor	102
Havnens Brovægt	103
Havnebøjerne	103
Forskelligt fra Havnens Omraade	105
Private Virksomheder ved Havnen	108
Gimbels Plads	108
A. C. Hansens Plads	110
Udlejede Pladser	112
Firmaet J. Wibolts Pakhus	112
Fyens Andels-Foderstofforretning	113

	Side
Dansk Andels-Gødningsforretning	113
Firmaet C. Michelsens Enkes Kulplads.....	114
Middelfart Jern- & Staalforretning.....	114
Dansk Engelsk Benzin & Petroleums Co.....	114
Nafta Benzin A/S.....	114
Pladsen ved Kappelsbjerg.....	115
Færgefartens Renæssance	116
Fortegnelse	
over Skibe, Baade og Fartøjer over 4 Register Tons Netto, som	
er hjemmehørende i Middelfart.....	120
Statistik.....	121
A/S Nordiske Kabel- og Traadfabrikers Havn.....	124
Kongebrohaven	126
Skibsbyggeri ved Middelfart	130
Havnens Tjenestemænd	133
Brofogder.....	133
Havnefogder.....	135
Bromænd.....	137
Lodser.....	139
Havnens Regnskabsførelse	141
Personalialia.....	142
Henvisninger og Kildeangivelser.....	182
Indhold.....	191
Navnefortegnelse	193

Navnefortegnelse.

	Side
Adeler, Karen, Kammerherreinde, f. Basse Fønss, Hindsgavl..	30
Andersen, Lauritz Marius, Købmand.....	157
Andersen, Paulus Sigvard Osted, Tømrermester.....	179
Andersen, Peter, Skipper.....	66, 138
Arnesen, Peter Krog Meyer, Byfoged.....	64, 152
Baring, Anders P., Skipper, Købmand, Havnefoged..	30, 31, 33, 134, 144
Bang, Jens Olsen, Færgemand.....	17
Behrendt, C. F., Gæstgiver.....	47, 76
Behrendt, J. K., Købmand.....	47, 147
Bennike, Andreas Kristian, Snedkermester.....	163
Bentsen-Petersen, Karl, Tømrermester, Gilleleje.....	98
Benzin- & Petroleums Co., Dansk Engelsk.....	114
Berg, Frands Thomsen, Købmand.....	150
Bille Andersen, O., cand. polyt., Ingeniør.....	102
Brandt, Frederik, Sagfører.....	159
Brandt, Jens, Postmester og Købmand..	19, 23, 27, 30, 31, 33, 144
Brandt, Nicolaj, Brandinspektør.....	127
Bredtved, J. C. C., Skibsbygger.....	131
Broch, Anders Hansen, Havnefoged.....	47, 53, 134, 135
Broch, J. A., Købmand.....	101, 109, 110
Broch, O. A., Skipper.....	66, 137
Brødbæk, Mads, Sømand og Færgeskipper.....	48, 66
Buchwald, Friedrich, Stiftamtmand.....	20
Christensen, Carl, Tømrermester, Gilleleje.....	98
Christensen, Chr., Bager.....	146
Christensen, Jens, Marsvinsjæger.....	32, 47
Christensen, P., Købmand.....	65
Christensen, Peder, Færgemand.....	13
Christiansen, Skibsbygger.....	97
Christiansen, Hans Carl, Skibsbygger.....	131
Dall, Carl, Læderhandler.....	171

	Side
Dampskibsselskab, Middelfart.....	116, 118
Dansk Andels-Gødningsforretning.....	113
Degn, Knud, cand. polyt., Ingeniør, København.....	99
Ekeroth, Richard Conradt, Byfoged og Borgmester.....	167
Elzelingen & Brinck, Entreprenørfirma, København.....	96
Erichsen, Peter Ludvig, Redaktør.....	83, 165
Eriksen, Ole, Havnekommissær, Skipper.....	33, 145
Falck, Niels, Færgemand.....	17
Friis, Frelle M., Mel- og Grynhandler.....	153
Fyens Andels- Foderstofforretning.....	113
Gimbel, Carl Vilhelm, Tømmerhandler.....	156
Gimbel & Co., Th., Firma.....	109
Gimbel, L. Th., Tømmerhandler.....	89, 109
Gimbels Tommerplads.....	91, 92, 93, 94, 95, 108, 110, 114, 115
Gjeding, Jens, Købmand.....	23
Greve, Johan Frederik, Garver.....	162
Grooss, Niels Christian, Toldforvalter..	51, 52, 53, 54, 55, 56, 63, 65, 147
Guldbrand, Jens, Daglejer.....	48
Guldbrand, Jørgen, Sømand.....	47
Grøn, Niels N., Skipper.....	47
Grøn, Peter, Fiskehandler.....	105
Gronning, Christiane, Frøken.....	77
Gronning, J. C., Gørtler.....	137
Hansen, Anders Christian, Bankdirektør.....	56, 61, 150
Hansen, Andreas Christian, Grosserer, Bankdirektør..	73, 77, 83, 85, 86, 87, 161
Hansen jun., A. C., Handelsfirma..	89, 92, 101, 110, 111, 114, 115
Hansen, C., Skibsværftleder.....	131
Hansen, Frederik, Branddirektør.....	83, 87, 156
Hansen, Hans Christian, Redaktør.....	181
Hansen, Hans Severin, Købmand.....	61, 151
Hansen, Niels, Tømmermands-Formand.....	31, 32
Hansen, Philip, Sagfører.....	85, 86, 87, 163
Hansen, Peter, Købmand.....	56, 148
Hansen, Theofilus, Grosserer.....	114
Hansen, Jacob Thorvald Bent, Bromand.....	138, 179
Hartmann, Johan Ludvig, Boghandler.....	155
Hess, Jørgen Svendsen, Jernstøber.....	153

	Side
Hess, Peter Henrik Jørgen, Jernstøber	83, 87, 160
Hess & Søns Jernstøberi, J. S.	81
Hoffmann, Gunnerson & Hansen, Entreprenørfirma, Esbjerg	75, 88, 89
Holm, Johannes Heinrich, Byfoged og Borgmester	152
Holm, Jørgen, Færgemand, Snoghøj	127
Holst, Vilhelm Brandt, cand. polyt., Ingeniør, København	88, 90
Hummel, Statsingeniør	85, 86
Hvalsoe, Jens Jacob, Købmand og Gæstgiver	146
Illum, Hans C., Skibsbygger	131
Illum, Hans Pedersen, Skibsbygger	130
Illum, Mads Pedersen, Skibstømrer	70, 76, 131
Ingvorsen, A., Skibsbygger	131
Jantzen, S. Chr., Skibsmægler	156
Jantzen, Søren Christian, Bager og Avlsbruger	154
Jensen, Hans Chr., Bromand	138, 169
Jensen, Niels, Pælebukker, Tømmermand	32
Jensen, Peter, Fiskeeksportør	105
Jensen, Th., Skipper	61
Jeppesen, Vilhelm, Skrådermester	159
Jerichau & Christensen, Handelsfirma	67
Jerichau, Peter Andreas, Købmand	149
Jern- & Staalforretning, Middelfart	114
Jespersen, N. M., Skibsbygger	131
Johnsson, Grimur, Byfoged	37, 146
Jørgensen, Chr., Købmand	113, 177
Jørgensen, Jørgen P., Lærer og Kordegn	173
Jørgensen, Knud, Sømand og Marsvinsjæger	48
Jørgensen, Niels, Sømand	68
Knap, Hans, Skomager	48
Knudsen, Søren, Købmand	161
Kongebro, Peter, Baadfører og Marsvinsjæger	66
Krupp, Friedr., A/S, Essen	106
Kümmel, Christian Ernst, konst. Byfoged	145
Larsen, H. J., Kulhandler	114
Larsen, Jens Rasmussen, Købmand	154
Larsen, Niels Peter, Tømremester	178
Larsen, P., Opsigtsfører	43
Laugesen, Niels Peter, Kvaseskipper	83, 85, 86, 87, 166

	Side
Laursen, Hans, Tømrrermester...	30, 31
Leerbeck, Anders, Færgemand.....	23
Leth, Arkitekt.....	67
Leth, Christopher Adolph, Orlogskaptajn...	37, 38, 39, 40, 42, 44, 60, 63, 134
Lindberg, Jes, Farver.....	159
Lindenov, Hans Johansen, Lensmand, Hindsgavl.....	126
Logie, Jacques, Avlsbruger.....	168
Ludvigsen, Christian, Havnearbejder.....	176
Lund, Peder, Tømrrermester.....	31, 32
Lundager, Postfører.....	28
Løvenørn, Poul de, Kommandør, Overlods	20, 21, 22, 23, 31, 32, 33
Madsen, Jørgen, Sømand og Marsvinsjæger.....	47, 68
Madsen, Peder E. R., Havnefoged.....	136
Martin, Laurits, Læge.....	171
Matthiassen, Henrik M., cand. theol., Skolebestyrer.....	65, 152
Matthiassen, Laurits, Transportforvalter.....	145
Mentzel, G. E., Havnefoged.....	135
Meyer, Ahron, Købmand.....	47, 52, 146
Meyer, Milliam, Købmand.....	48, 52, 54, 56, 148
Meyer, Sigismund, Købmand.....	48, 56
Michelsen, Christian, Arkitekt.....	157
Michelsen, Christian, Skipper.....	176
Michelsen, Enkes Kulplads, Firmaet C.....	114
Michelsen, Valdemar, Købmand.....	174
Møller, H. C. M., Byfoged og Borgmester.....	84, 88, 162
Møller, H. P. K., Byfoged.....	51, 56, 151
Møller, Peder Hansen, Købmand.....	108, 109, 151
Møller, P. R., Skipper.....	61
Nafta Benzin, A/S.....	114
Nielsen, Ehlert, Borgmester.....	93, 97, 177
Nielsen, Hans, Daglejer.....	47
Nielsen, Jens, Sømand og Marsvinsjæger.....	48, 68
Nielsen, Niels, Maskinpasser.....	170
Nielsen, Niels, Sømand.....	47
Nielsen og Knudsen, Brolæggere.....	88, 89
Nordiske Kabel- og Traadfabriker, Aktieselskabet.....	81, 124
Oesede, Bernt von, Færgemand.....	13
Olsen, Erik, Skipper...	37, 39, 41, 46, 147

	Side
Otterstrøm, Civilingeniør.....	64, 65, 66
Ottosen, Jacob, Tømrermester.....	168
Paulli, Hugo, Ingeniør, København..	83, 84, 85, 86, 87, 88, 89 90, 92, 94, 95, 96, 129
Petersen, C. J., Skipper.....	61
Petersen, Hans Albert, senior, Lods.....	140, 174
Petersen, Hans Albert, junior, Lods.....	140
Petersen, Herman, Marsvinsjæger og Lods.....	66, 139
Petersen, H. og M., Skibsbyggere.....	131
Petersen, I. D., Købmand.....	47
Petersen, Julius, Dyrlæge.....	83, 87, 165
Petersen, Kristian, Installatør.....	175
Petersen, Peter Anton, Lærer.....	172
Petersen, Peter Herman, Lods og Marsvinsjæger.....	66, 139
Petri, Amtsvejinspektør, Odense.....	73, 76, 83
Poulsen, C. C. F. H., Avlsbruger.....	155
Poulsen, Niels, Avlsbruger og Brændevinsbrænder.....	56, 149
Poulsen, Rasmus, Avlsbruger og Brændevinsbrænder.....	83, 87, 160
Raffenberg, Johan Adolf, Købmand.....	56, 64, 148
Rammeskov, Christian, Avlsbruger.....	155
Rammeskov, Niels, Avlsbruger og Brændevinsbrænder... ..	56, 61, 62, 64, 65, 149
Rasmussen, Christian Anton, Fabrikarbejder.....	180
Rasmussen, Hans, Brofoged.....	34, 134
Rasmussen, Hans P., Redaktør.....	170
Rasmussen, Kristian, Restauratør.....	83, 87, 166
Rasmussen, Lars, Murermester.....	173
Rheinländer, Wilhelm, Skibskaptajn.....	47
Riegels, H. C., Transportforvalter, Snoghøj.....	48
Riising, J., Skipper.....	61
Rolandsen, Johan, Borgmester.....	13
Sabroe, Niels, Købmand.....	31, 145
Schmidt, Hakon, Grosserer.....	178
Schultz, R. Lange, Købmand.....	23
Simonsen, Peter Christian, Slagtermester.....	83, 164
Skjønberg, Peter, Sømand og Færgeskipper.....	48
Skøtts, Niels. Vægter, hans Enke.....	48
Sletting, P., cand. polyt., Ingeniør, Helsingør.....	98
Sommer, Caspar Ernst Hartmann, Byfoged....	21, 23, 27, 33, 144

	Side
Stabell, Nicolaus Franciscus, Byfoged.....	145
Steen, Tømremester i Helsingør.....	42
Stephensen, Karl Emil Stephani, Byfoged og Borgmester....	174
Storm, Ludvig, Manufakturhandler.....	169
Strib, Hans Jørgensen, Marsvinsjæger og Lods.....	139
Svendsen, Hans, Borgmester.....	130
Søeborg, Axel Emanuel, Avlsbruger og Brændevinsbrænder..	164
Sørensen, Hans, Brolægger.....	71
Thidemann, K., Skipper, senere Købmand.....	61, 64, 72, 153
Thidemann, Peder Antoniussen, Købmand.....	47, 146
Thuesen, J. J., Skipper.....	61
Thuesen, P., Skipper.....	61
Toubro, Th. M., Købmand.....	180
Toxværdt, Anton, Distriktlæge.....	55
Tscherning, Hans Christian, Skibsfører.....	158
Uhl, Frederik Vilhelm, Baadfører og Marsvinsjæger.....	66
Tybjerg, Jens, Redaktør.....	87, 167
Tønnesen, Rasmus Edvard, Tømremester.....	175
Unsgaard, Iver Johan, Stiftamtmand.....	55, 56
Wedel-Heinen, Anders Claus, Byfoged.....	52, 53, 56, 60, 146
Wiboltt, J. Firmaet.....	113
Wiboltt, Julius, Købmand.....	112, 113, 172
Wibolts Pakhus.....	94, 106, 112, 113
Wiis, Christian Nissen, Baadfører.....	66, 83, 136, 158
Wæring, Jens Sørensen, Faltigforstander.....	23, 27, 144



Rettelser.

Side 21: Guinesiske, læs Guineiske.

Side 33: P. Eriksen, læs O. Eriksen.

Side 146: Jens Jacob Hvalsøes Dødsdag og Dødsaar er ubekendt, da han forlod Byen 1833 og her intet vides om hans senere Opholdssted.

Side 166: Christen Rasmussen, læs Kristian Rasmussen.
