



## **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**

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

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

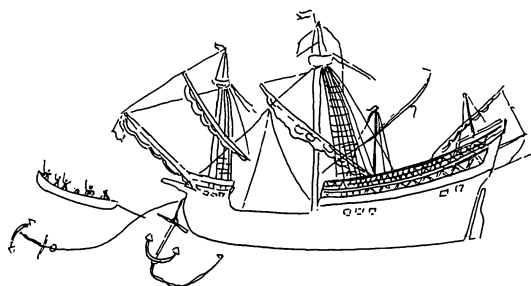
# Ebeltoft - en søkøbstad

Knud Chr. Jensen  
Jakob Vedsted

Ebeltoft Museum

KNUD CHR. JENSEN – JAKOB VEDSTED

# Ebeltoft - en søkøbstad



Ebeltoft Museum

## Ebeltoft – en søkøbstad

©Knud Chr. Jensen – Jakob Vedsted 1994

Omslag: Søren Kirkemann

Bogen er sat med Baskerville og trykt på

Magnomatt 135 g hos

Poul Kristensen Grafisk Virksomhed a/s

Kongelig Hofleverandør, Herning

Bogbinding: Chr. Hendriksen & Søn A/S, Skive

Produktion: Skippershoved

ISBN: 87-983403-6-0

Den danske Bank, Ebeltoft

Ebeltoft Håndværker-, Industri- og  
Borgerforening

Ebeltoft Kommune

Ebeltoft Julemærkefond

Lions Club Mols

Mols-Linien

Sparekassen Kronjylland, Ebeltoft

Unidanmarkfonden, Ebeltoft

Århus Amts Museumsråd

takkes for støtte til bogens udgivelse.

Endvidere tak til Motiv Fotografi, Ebeltoft,  
for bistand med flere af bogens farvefotos.

Forsidebillede:

»Fregatten »Jylland« i Ebeltoft Vig 1886«.

Maleri af ukendt kunstner i Ebeltoft

Marineforening. Foto: Dieter Betz.

Vignet på titelblad:

Kalkmaleri i Ebeltoft Kirke. Tegning:

Svend Blinkenberg.

# Indhold

Forord	5	Flere Århus-dampere i søen	38
Vikingerne – søfartens pionerer	6	Sømand går i land	40
Privilegeret handel	8	Fogeder og lodser	42
Købstad i udvikling	10	Badeliv og turisme	44
I krigenes skygge	12	Nye tider er på vej	46
Storhed og fald	14	Et svingende fiskeri	48
Knud N. Benstrup – byens berømte søn	16	Fisken ud i Europa	50
Fiasko med ny havn	18	Byens søfart i dette århundrede	52
I krig med England 1801-1814	20	Strandinger	54
Bygherre afskediget	22	Fregatten i Ebeltoft i 1886	56
Købmænd, skippere og redere	24	»Jylland« – verdens største træskib	58
Småskibsfarten i 1800-tallet	26	Hurtig vej over Kattegat	60
Skipper Koch	28	Den daglige dont	62
Rejse til København	30	Traditionsrige søfolk	64
Dampskibe i Ebeltoft	32	I venskabelig dyst	66
DFDS	34	Noter og henvisninger	68
»Aarhus-Bugtens Dampskibs-Selskab«	36	Litteratur	69

*Tilegnet Fregatten »Jylland«  
i anledning af den 24. marts 1994*

# Forord

I anledning af, at fregatten »Jylland« efter mange års ihærdig indsats fra mange sider nu står færdigrestaureret, har Ebeltoft Museum valgt at markere denne begivenhed i den gamle søkøbstads historie. Det sker med udgivelsen af nærværende bog, som fortæller glimt fra byens tidligere så stolte søfartshistorie med livet ved havnen og den smukke Ebeltoft Vig lige fra vikingetidens små skibe til vor tids trafik med moderne bilfærger og lystfartøjer.

Det er samtidigt vort mål med denne bog at vise, at fregatten ved sin placering i Ebeltoft er kommet i naturlige rammer, hvor skibe af tilsvarende karakter tidligere var et velkendt syn.

Vi bringer en tak til de mange, som både praktisk og økonomisk har været med til at sikre udgivelsen af denne bog.

Ebeltoft Museum, februar 1994

*Knud Chr. Jensen*

*Jakob Vedsted*

# Vikingerne – søfartens pionerer

Lige siden isen, ved slutningen af den sidste istid for mere end 10.000 år siden, trak sig tilbage fra landet, har vi kendskab til, at der har levet mennesker på Mols og Djursland.

Spredt rundt om i landskabet finder vi således tydelige spor efter oldtidsfolkets virksomhed i form af bl.a. køkkenmøddinger, gravhøje

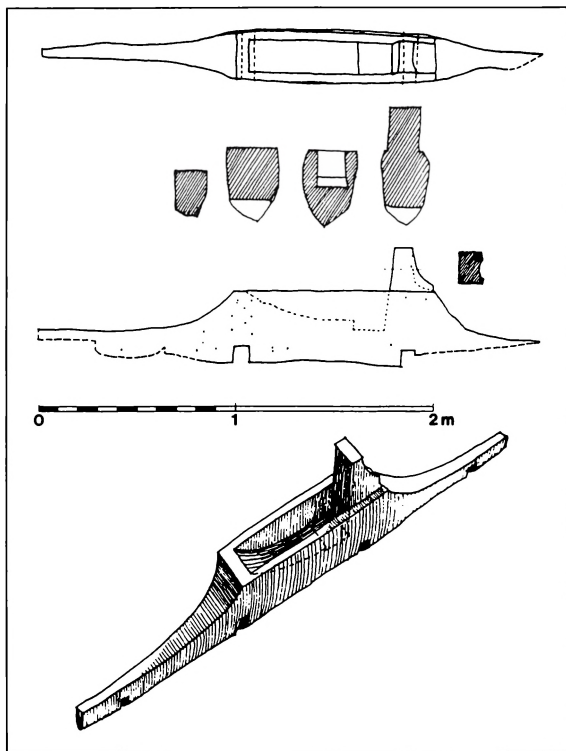
og stendysser. Molsområdet, som må karakteriseres som et udpræget kystområde med mange rolige bugter og vige, har i oldtiden helt sikkert virket tillokkende på oldtidens jæger- og fiskerbefolkning.

Fra andre egne af landet kendes fund, der viser, at allerede stenalderens fiskere og jægere kendte til både fremstillet af udhulede træstammer, der blev padlet frem.

I bronzealderen blev bådene antagelig mere udviklede, som det fremgår af de mange afbildninger, der kendes på bl.a. helleristningsstenene. Fra henholdsvis jernalderens begyndelse og slutning kendes de berømte bådefund fra Hjortespring og Nydam. Og i vikingetiden nåede skibsbygningshåndværket helt nye højder med vikingerne vidtberømte sejlskibe, som de bl.a. kendes fra fundet i Roskilde Fjord.

Netop fra jernalderens slutning og vikingetiden stammer de ældste spor af søfart, vi kender her fra området. I 1961 blev der ved ralgravning på Hasnæs, hvor den nuværende Færgeshavn ligger, gjort fund af forskellige forhistoriske skibsdele. Fundene blev dengang undersøgt af museumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen fra Roskilde.

Der viste sig at være tale om fund fra mindst to forskellige skibsvrag. Det ene fund bestod af dele af et spant, stumper af bådsiden med sur-



*Kølsvin fundet ved Hasnæs 1961. (Tegning efter O. Crumlin-Pedersen, 1972).*

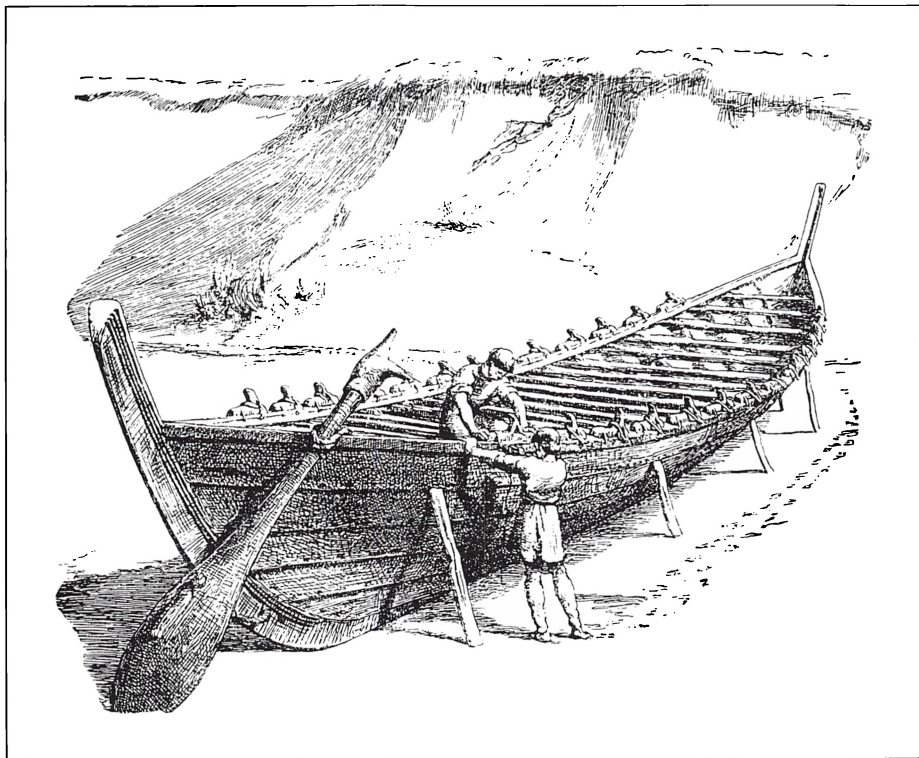


ringsklamper og to åretolle, som stammede fra en stor robåd bygget af eg i jernalderens slutning. Såvel tids- som konstruktionsmæssigt har fundet flere lighedstræk med det berømte bådfund fra Nydam. Skibsdelene fra Hasnæs er C-14 dateret til  $590 \pm 100$  e.Kr. I 1985 blev der i øvrigt gjort et andet spændende fund af en skibsspannt ved Kongsgård på Helgenæs, som også er dateret til samme periode som Nydam og Hasnæsfundet.

Det andet fund, der blev gjort i 1961 ved Hasnæs, bestod af dele fra et vikingeskib bygget af eg. Foruden nogle planker var den mest markante del i fundet et 2,55 meter langt kølsvin,

som på oldnordisk blev benævnt en kerling eller kælling. Kølsvinet holdt sammen med en såkaldt mastefisk masten fast. Hasnæs-skibets dele udviser meget store lighedspunkter med de berømte skibsfund fra Roskilde Fjord. Dette fund er blevet C-14 dateret til  $990 \pm 100$  e.Kr.

Det er imidlertid ikke alene de arkæologiske fund, der beretter om vikingernes færden her på egnen. Ifølge historieskriveren Saxo skulle Harald Blåtand og sønnen Svend Tvekæg således omkring 986 have kæmpet ved Helgenæs. Og i 1044 skulle Svend Estridsens og norskekongen Magnus den Godes flåder tillige have udkæmpet et stort søslag samme sted.



*Nydambåden. (Rekonstruktionstegning af Magnus Petersen).*

# Privilegeret handel

**M**ordet på den danske konge Erik Klipping i Finderup Lade ved Viborg i 1286 og en årelang strid mellem Danmarks nye konge, Erik Menved, og den norske kongeslægt, var en af grundene til, at Erik Menved i 1301 gjorde Ebeltoft til købstad med de rettigheder og pligter, som det indebar.

Flere af de påståede bagmænd for mordet på Erik Klipping med den berygtede Marsk Stig i spidsen var flygtet til Kattegat-øen Hjelm øst for Ebeltoft, hvor der blev opført tre borge.

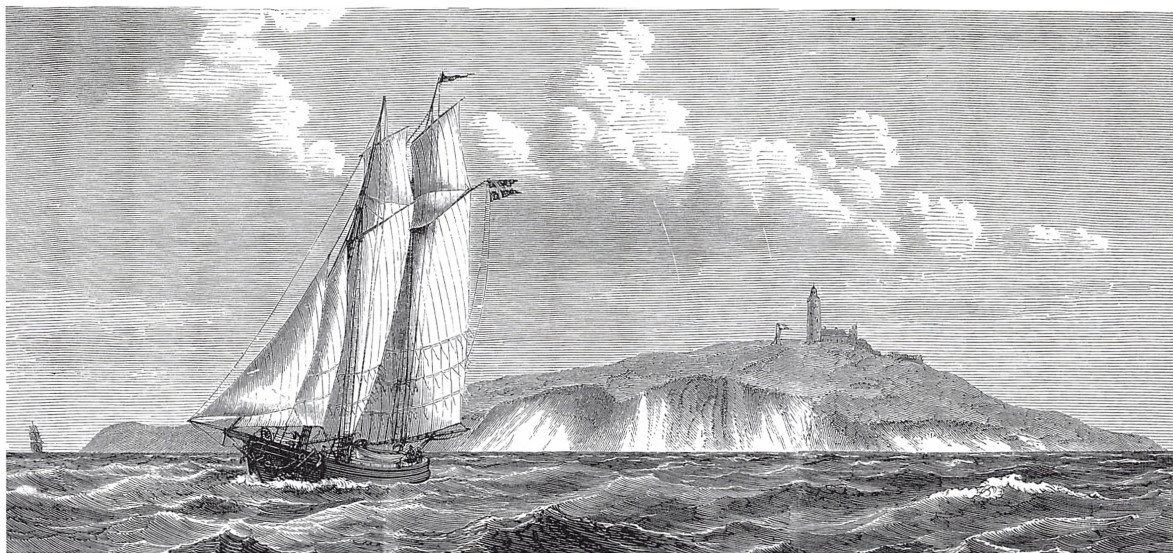
I en af borgene blev indrettet et falskmønt-

neri til skade for kongen i særdeleshed, og folk i land i almindelighed. Norske sørøvere brugte øen som udgangspunkt for røverier overfor skibe i Kattegat og byerne i land i Jylland, Sjælland, Fyn og Samsø. Røverborgene blev kendt dengang i vide kredse gennem en folkevise:

Bonden går i marken ud,  
og der sår han sit korn.  
Nåde os Gud i Himmerig,  
nu haver Hjelm fået Horn.

Erik Menved sluttede i 1295 på Hindsgavl Slot ved Middelfart fred med den norske konge, Erik Præstehader, men måtte som led i aftalen afstå Hjelm til denne.

Få år efter, at Ebeltoft var blevet købstad, erobrede kongen øen tilbage og begyndte opførel-



*Kattegat-øen Hjelm spillede en væsentlig rolle i begivenhederne, da Ebeltoft blev søkøbstad. Senere fik øen med opførelsen af et fyrtårn i sidste århundrede en vigtig rolle for søfarten.*



*Jep Høgh malede i 1522 kalkmaleriet af det firemastede skib i Ebeltoft Kirke. Der gættes på, at det var Danmarks dengang største orlogsskib »Maria«, som senere forliste ud for Holland.*

sen af Kalø Slot, hvor hans jyske skatteindtægter i form af naturalier skulle samles. Slottet skulle desuden være kongens værn mod oprørske jyske bønder.

I århundreder blev Ebeltoft en vigtig udskibningshavn for både korn og andre varer til kongens slotte på Sjælland. En kongelig magasin-gård var der gennem flere hundrede år i byen, og alene sejladsen med kongens gods gav arbejde til mange hænder både i land og til søs.

Kampen om herredømmet i Norden og Nordtyskland blev dengang et spørgsmål om de bedste flådestyrker, og over hele Danmark blev borgerne i søkøbstæderne pålagt at være med til at skaffe penge til bygning og udrustning af nye skibe til flåden. Værdigheden som købstad indebar dog først og fremmest, at byen måtte

holde torv, og at omegnens bønder skulle købe og sælge deres varer i byen.

Det gav en opblomstring for byen. Skippere og købmænd fra Ebeltoft begyndte at sejle ud på handelsrejser ikke blot i Danmark, men også i de nærliggende lande – Norge, Sverige og Nordtyskland.

Ebeltofts placering som en vestvendt havneby på Jyllands østkyst, med Vigen som en glimrende naturhavn tæt op og ned af de traditionelle sejlruiter gennem Kattegat gav byen et fortrin på mange måder.

Om byen har haft en egentlig havn allerede i begyndelsen af 1300-tallet vides ikke, men den må være kommet ret hurtigt efter købstadsrettighedernes udstedelse. Kystlinien var dengang helt ind ved de stejle skrænter op til Adelgade.

# Købstad i udvikling

I den første del af 1500-tallet blev Vig en skueplads i en strid mellem borgere og konge. Den berømte kaperkaptajn Skipper Clement fra Aalborg lå i Ebeltoft Vig med en flåde af jagter og andre skibe i 1532. Han ventede på en forhandlingsmulighed med kong Frederik I, der havde ladet Christian II føre som fange til Sønderborg trods et løfte om frit lejde.

Skipper Clement havde været en tro tilhænger af Christian II, og den nye konge bad derfor sine embedsmænd på egnen forklare Clement, at Christian velvilligt havde overgivet sig selv, sit gods og skibe, og »ville Clement overlade sine Skibe med Skyts og Gods og Tilbehør til Kongen og Riget, kunde han og hans Medfølgere få sikkert og christeligt Lejde til at passere frit gjennem Kongens Lande.«

Blev dette tilbud afslået, skulle andre midler tages i brug. Men Clement anede uråd og forlod Ebeltoft Vig med sin flåde. Han fortsatte sine eventyrlige farter, blev i 1534 vendelboernes oprørsleder og endte på stejlen i 1536.



*Ebeltofts ældste  
segl fra 1584*

I 1500-tallet udviklede Ebeltoft sig som en driftig søkøbstad med mange aktiviteter, men den måtte også holde for med bidrag til kongen. Og det var ikke småting det blev til:

I 1530 måtte Ebeltoft og Grenaa således hver betale 200 mark i skat, i 1545 var det blevet til 50 dalere og seks år senere til 100 dalere. Og i årene 1564-88 svingede skattebetalingen i penge mellem 300 og 100 dalere, men dertil kom så madskat i form af flæskesider, oksekød, smør og øl. Sammen med de andre søkøbstæder skulle stilles mandskab til søkrigstjeneste i form af både bådsmand, skibsbyggere, styrmænd og skipperne i stærkt svingende tal.

Men færdigt udrustede skibe blev også krævet. Ebeltoft og Grenaa blev pålagt hver at stille med en mindre rojagt med en halv snes mands besætning. De to byer enedes dog om i fællesskab at stille med en sejlførende jagt med 24 mands besætning.

Restriktioner mod handelsfartøjer blev indført ved åbne breve fra kongen. I midten af 1500-tallet blev alle skibe fra danske søkøbstæder pålagt, at de ved sejlads gennem Storebælt skulle stryge sejl og lægge til ved Nyborg Slot. De skulle forevise kongens toldere søbrev og certifikater for at forklare, hvor de var hjemmehørende, hvad ladning de medbragte og hvor de agtede sig hen – formålet var at få told af varelasten.

Ebeltofts Havn spillede en vigtig rolle for kongen med henblik på udskibning af ikke blot skattenaturalierne, men også andre ting, som var nødvendige specielt i storbyerne. Kalk og træ var således særdeles vigtige laster.

Ved flere lejligheder gav kongen i slutningen af 1500-tallet og begyndelsen af 1600-tallet bor-

Den hollandske kartograf Hondius tegnede i 1597 et Europa-kort. Dette udsnit viser Danmark og de nærmeste omgivelser, hvor søflekene fra Ebeltoft sejlede til. Bemærk de få byer i Danmark og stavemåden »Ebeltot«.



gerne i Ebeltoft lov til at fælde de nødvendige bøgetræer i Bjørnkjær-skovene rundt om byen til genopbygning af den lange skibsbro ud i Vigen efter kraftige storme og uvejr.

Den store trafik ind og ud over havnen var også grunden til, at pesten – den sorte død – hærgede voldsomt i flere omgange i søkøbstæ-

derne og også i Ebeltoft. Mange døde af den frygtede sygdom, men papirerne fra den tid er væk. Antallet af døde kendes derfor ikke for Ebeltoft.

Man søgte at værgе sig mod sygdommen ved at indføre forbud mod, at skibe uden videre kunne sende folk i land.

# I krigenes skygge

I den første halvdel af 1600-tallet hærgedes Europa af den store 30-årskrig – og Ebeltoft gik sammen med det øvrige land ikke ram forbi. Både tyske og svenske tropper brandskattede i flere omgange byen, nedbrændte huse og konfiskerede madvarer og andre værdier, som kunne bruges. Så lettelsen var stor, da krigen sluttede i 1648 efter kong Christian IV's død.

Nogle fredelige år fik Ebeltoft, og det lykkedes at opbygge en flåde på omkring 40 større og mindre skibe, som sejlede langt omkring. Søfart, fiskeri og handel blomstrede igen i byen.

Men freden varede kun kort. Striden mellem den nye danske konge Frederik III og hans svenske kollega Karl Gustav endte i sommeren 1657 med en dansk krigserklæring. Danmark var atter i krig med sin nabo.

Danskerne led store nederlag, selvom krigen fra dansk side blev ført ved hjælp af lejesoldater

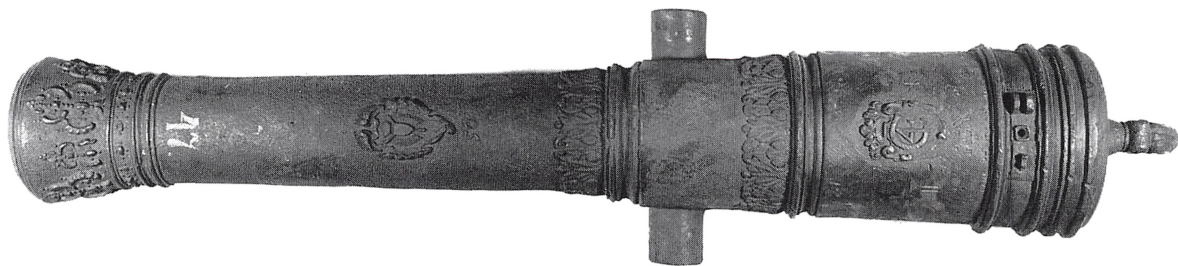
fra en række europæiske lande. Hele Fyn, store dele af Sjælland og det sydlige Jylland var i 1659 besat af svenskerne.

Et landgangsforsøg skulle gøres på Fyn, og hertil blev et stort antal skibe samlet på den jyske østkyst. De to danske fregatter »Graa Ulv« og »Sct. Johannes« skulle sammen med tre hollandske flådefartøjer »Jomfruen af Enkhusen«, »Hollandske Prins« og »Monikendam« beskytte de danske landgangsfartøjer – og hele flåden var i slutningen af juli 1659 samlet i Ebeltoft Vig udenfor byens havn.

En svensk eskadre med ikke færre end otte fregatter, en galiot og en brander under ledelse af den berømte major Owen Cox fik nys om tilstedeværelsen. Den 23. juli midt på formiddagen stod den svenske flåde ind i Vig og et voldsomt slag begyndte.

Den polske adelsmand Jan Pasek var i Ebeltoft med polske tropper og har givet et malerisk billede af søslaget. Han fortæller, hvordan de danske og hollandske skibe lavede formation udenfor havnen, mens »trommen fik lov at gå« i byen for at berette om det forestående slag.

Han fortsætter: »Indbyggerne strømmede ud



*I 1893 blev ved uddybning af havnen fundet en malmkanon. Den er fra søslaget i 1659 og var ombord på »Jomfruen af Enkhusen«. Kanonen er støbt 1625 af Kreemmer i Helsingør og af den sjældne type »Stakket nældeblad«.*

på Bolværket, og enhver som forstod sig en smule på at styre et Fartøj, gik ned i en Jolle og sejlede over til Skibene. Svenskerne, som i mellemtiden havde gjort alt klart til Angreb og formeret Slaglinje, rykkede frem med Bredsiden og tørnede sammen med Hollænderne paa en afstand af knapt en Pløjelængde, hvorpaa der fulgte en Kanonade saa at Luften formørkedes af Røg. Et af de svenske Skibe vovede sig i Kampens hede ind mellem de hollandske, der var opstillet i en slags halvmaaneform; det fik det glatte Lag over sig baade fra Siden og fra det Skib, hvor Admiralen selv var ombord, saa at Plankerne blev skudt ind, og det maatte trække sig ud af Kampen, idet det haltede som en Hund, der har fået et Spark.«

Det var dog den dansk-hollandske flåde, som led de største tab. »Jomfruen af Enkhusen« sprang i luften efter en fuldtræffer, og andre skibe blev ødelagt, da svenskerne tændte ild i en »brænder« – et skib fyldt med brændbart materiale og lod denne sejle ind mellem de danske skibe. Mange både kom i brand – og også inde i havnen blev et stort antal af de i Ebeltoft hjemmehørende fartøjer flammernes eller svenskerens bytte. Og efter svenske oplysninger blev »etusind mand kejserlige og brandenburgske tropper taget til fange.«

Af Ebeltoft-skippernes omkring 40 skibe var kun 7-8 små og gamle skuder tilbage, da krigen var forbi det følgende år. Fjenden havde været i land og taget for sig af værdier – og andre skatte var kørt ud af byen i sikkerhed.

Det var derfor et meget dystert billede fire mænd fra byen tegnede, da de i 1661 skulle vurdere alle faste ejendomme og borgernes erhvervsevne med henblik på beskatning:



*I Balle ved Ebeltoft blev 1968 fundet denne store sølvskat, som stammer fra Ebeltoft. Den blev gemt under svenskekrigene.*

»Alle er næsten så forarmede, at de ikke med egne midler og formue er i stand til igen at erhverve skibe, så de kan søge næring som tidligere. Den næring, som nu er tilbage, er, at de 7-8 gamle skuder sejler til København og andre steder med brændsel og kalk, mens en del af byens mænd arbejder for udenbys mænd for på den måde at tjene til livets ophold for sig selv med hustruer og fattige små børn. Nogen har givet sig på fiskeri, men lever i stort armod.«

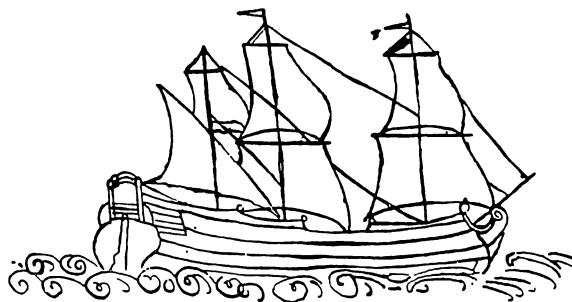
# Storhed og fald

**S**venskekrigen og søslaget i Vigen i 1659 havde sendt Ebeltoft ud i stor fattigdom. Men det blev følgerne af krigen, som bragte ny fremgang og rigdom til byen. Store områder på alle sider af Ebeltoft var dengang dækket af ege- og bøgeskove, og dem havde kongen for alvor fået kig på efter krigen.

Det blev besluttet at lade træerne fælde til brug for genopbygningen af flåden og Kronborg, samt til brug som brændsel i de kongelige slotte først og fremmest i København.

I løbet af 20-30 år var hele området skovet, da der også blev leveret træ til bygningsstømmer og brændsel til de mange fattige bønder i de tidligere skovområder.

Det var dog først og fremmest brændetransporten, der bragte liv og virksomhed i Ebeltoft. De lokale folk fik arbejde med transporten på



*En krejert, som tegningen viser, var i slutningen af 1600-tallet det største skib i Ebeltoft.*

land, et par store haver blev lejet til opstilling af træet før udskibningen, og skippere fra både Århus, Horsens, Grenaa og Mariager kom til byen for at hjælpe byens egne skippere med at klare sejladserne.

Alene i 1669-70 var der på et år ikke færre end 83 udskibninger fra Ebeltoft med træ, og der var gode penge at hente for en dygtig skipper. Der betaltes 6 mark i fragt af hver favn træ, som blev sendt til København. Og det var i tusindvis af rummeter træ, som på denne måde blev udskibet – til tider måtte også stranden ved Handrup tages i brug som udskibningssted.

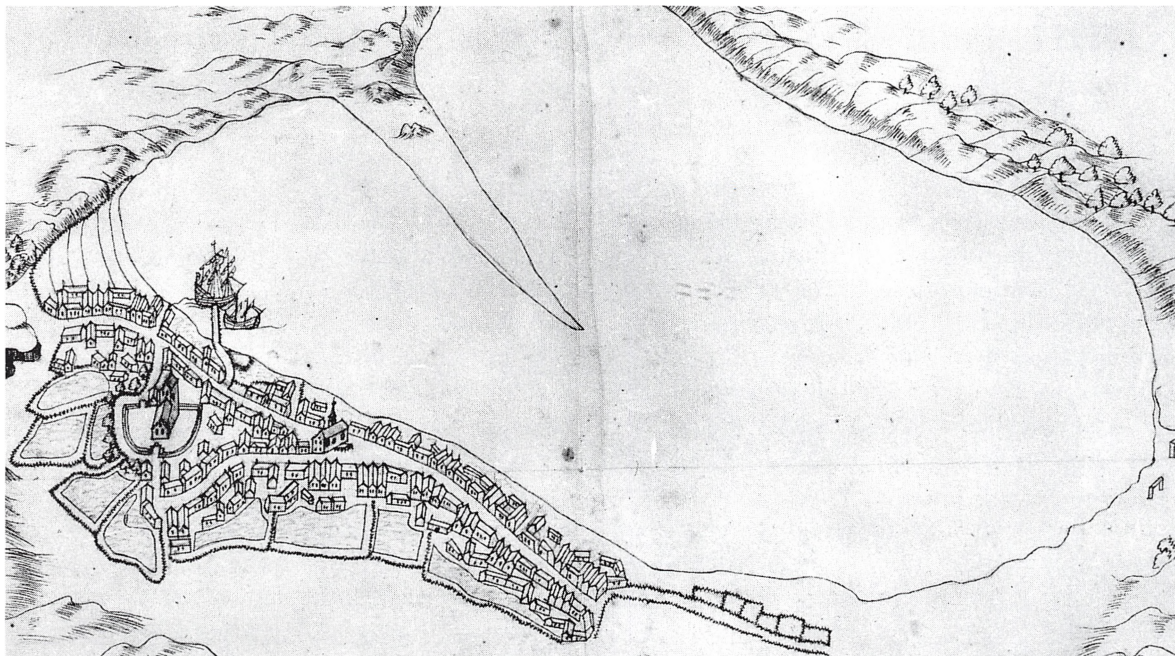
En af Ebeltofts egne skippere, Christopher Globsen, der sejlede med byens største skib, krejerten »Fortuna«, klarede en sådan tur på et par uger, og af regnskaberne fra den tid ses, at han på et enkelt år nåede op på 12 ture med en samlet indtægt på godt 7000 mark – eller omregnet omkring 1800 sletdalere, som var tidens foretrukne mønt.

Midt i 1680'erne var 25 større handelsskibe igen hjemmehørende i Ebeltoft, så på mindre end et kvart århundrede var krigen fortrædeligheder atter glemt.

Og skipperne hørte nu pludseligt til den økonomisk mere velstillede del af befolkningen. I slutningen af 1600-tallet blev det ved en vurdering af skattebetalingen fastslået, at købmændenes skatteevne var 43 sletdalere, mens skipperne og redere måtte betale 60 sletdalere. Håndværkere kunne kun betale ganske få sletdalere.

Byens gamle skibsbro langt ud i Vigen til vinterhavnen havde borgerne dog store problemer med at holde i orden. I 1689 betegnes den i en retssag som »ganske ruineret«, men blev re-





*Ebeltoft Vig med byen dybt inde i bunden blev tidligere betragtet som et stort lukket havområde med kun en smal åbning til at komme ind og ud igennem, som i dette prospekt fra ca. 1700.*

pareret i både 1694 og 1700 for købstadens regning. I løbet af en halv snes år var situationen gal igen. Skibsbroen var ødelagt af vind og vejr og bestod kun af nogle spredte sten – og vinterhavn måtte skibene klare ved nogle pæle i Skovgårdskroen med det resultat, at de ofte ved storme med pålandsvind simpelthen drev op på land og måtte søsættes igen med stort besvær og mange omkostninger.

Byen måtte samtidig i nogle år døje med virkningerne af en ny krig med svenskerne i 1709-20 og af problemer med pesten i 1711.

Vagter gik i de mange krigsår på strandene rundt om byen fra Jernhatten på Kattegatkysten i nord hele vejen rundt om Vigen, Helgenæs og Mols til Kalø. Formålet var at hindre fjendtlig landgang. Flådebesøg var dengang jævnligt forekommende og rygter ville flere gange vide, at selveste Tordenskjold havde været på besøg.

Krigen var på mange måder hård ved skibsfarten i Ebeltoft. Ved flere lejligheder mistede byen skibe under krigen, og tab af op mod en halv snes handelsfartøjer forvandt byen aldrig.

# Knud N. Benstrup – byens berømte søn

Det hører afgjort til sjældenhederne, at byens børn indskriver deres navne i Danmarkshistorien. En af undtagelserne er imidlertid kommandørkaptajn og overfabriksmester Knud Nielsen Benstrup, der netop blev berømt på søfartens område.

Benstrup blev født i Ebeltoft omkring 1692. Det nøjagtige årstal kan ikke fastslås, idet kirkebogen først er bevaret fra 1692. Hans fader var byskriver Niels Nielsen, der døde i 1698. Moderens navn var Rachel Knudsdatter. Efter mandens død indgik hun 1701 i et nyt ægteskab med sognedegnen på Helgenæs, Peder Jensen Buchtrup.

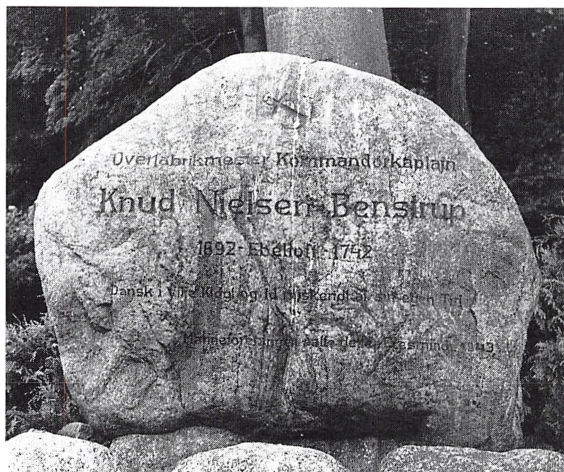
Opvæksten i den gamle søkøbstad og på Helgenæs må have inspireret ham til en karriere i orlogsflåden. I 1706, altså ca. 14 år gammel,

blev han kadet. Herefter steg han støt i graderne. I 1724 blev han som kaptajnløjtnant af kongen sendt på et flerårigt ophold i udlandet, især i Frankrig, for at studere de nyeste principper inden for skibskonstruktion.

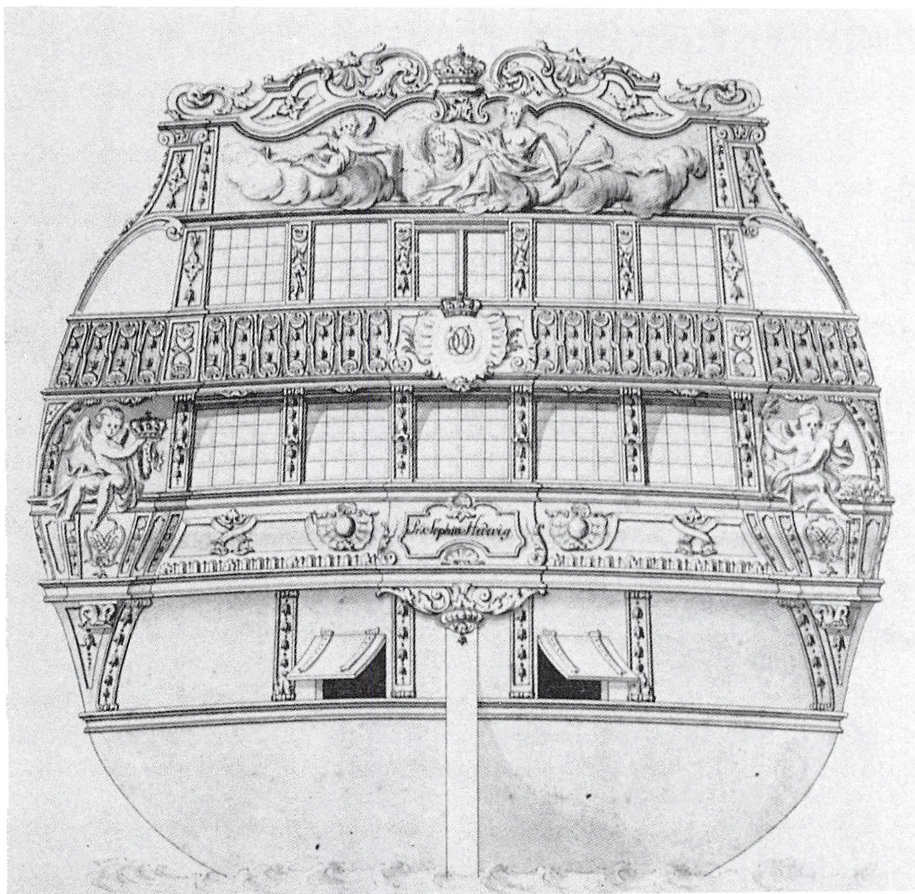
Efter hjemkomsten i 1727 blev Benstrup tilknyttet orlogsbyggeriet, som han snart skulle blive øverste chef for. I 1729 blev han fabriksmester på Holmen og i 1731 overfabriksmester og kommandørkaptajn. Hans karriere så lovende ud. Men snart skulle janteloven stikke sit grimme fjæs frem. I 1734 gik det galt. Misundelse og konservatisme omkring skibsbygningsprincipperne fra især de ældre og ledende officerers side parret med Benstrups måske noget halsstarrige væsen gjorde, at han snart blev indviklet i intriger, som til sidst endte med en krigsretssag. I 1736 blev han arresteret og senere anbragt i fængslet på Kastellet. Straffen lød på alt lige fra halshugning til degradering. Sagen stod på i flere år. Men i anledning af den nye doks indvielse den 26. maj 1739 blev han benådet af kongen. Benstrup blev afskediget med en årlig pension på 500 rdl. men måtte til gengæld ikke slå sig ned i København eller forlade landet.

Benstrup slog sig nu som en syg og nedbrudt mand ned i sin fødeby, Ebeltoft. Her døde han den 26. februar 1742 muligvis af »Sprinkel-

*Mindesten rejst 1943 for Knud Nielsen Benstrup ved Ebeltoft Kirke.*



*Tegning af orlogsskibet »Prindsesse Sophia Hedvig« bygget 1731 af Knud Nielsen Benstrup. (Tegning efter H.C.Bjerg og J.Erichsen, 1980).*



ler Flækfeber«, der florede kraftigt i byen i dette år. Ved skifteforretningen mødte der en repræsentant efter ordre fra flådens øverste chef, grev Fr.Danneskiold-Samsøe, og bad om at få alle kort, tegninger og dokumenter, som vedrørte søvæsenet, udleveret.

Benstrup nåede som fabriksmester at bygge 11 orlogsskibe og 1 fregat. Og eftertiden har siden givet ham fuld oprejsning. Hans skibe var ganske fremragende og forud for deres tid.

I 1942, i jubilæumsåret for hans fødsel og død, kom der stærke kræfter i gang for at få rejst en mindesten for ham i hans fødeby. Initiativtageren var pastor Kr.G. Konradsen i Ebeltoft. Den 16. juli 1943 kunne mindestenen, som blev rejst af Marineforeningen, afsløres på en plads lige øst for Ebeltoft Kirke. Udover Benstrups data står følgende vers at læse på stenen: »Dansk i Vilje, Kløgt og Id, miskendt af sin egen Tid.«

# Fiasko med ny havn

**E**n plan for en ny havn blev lavet med idé om et sænkekassesystem, og i 1740 blev en ansøgning sendt til kongen om støtte til byggeriet. Skibsfarten til og fra Ebeltoft led under mangelen på ordentlige havneforhold, men det trak ud med svar fra kongen.

I 1750 godkendte kong Frederik V dog en bevilling til byen med tilladelse til opkrævning af havnepenge af både skibe og varer. Afgiften skulle først og fremmest bruges til den forfaldne havns istandsættelse, og et vigtigt skridt på vejen mod en løsning af de tilbagevendende problemer var dermed nået.

Taksterne blev fastsat af kongen: »Af hver Skibs Læsters Drægtighed Sex Skilling. En tønne Korn alleslags uden forskiel en half Skilling. En fafn Brendeveed Toe Skilling. Et Skippund Jærn, tør Fisk, Flæsk og Ost Fire Skilling.

Et Skippund Hør, Hamp, Blaar, Humble og Tællig Sex Skilling. En tønne Salt, alle slags uden forskiel, samt Kalk, Store Kuul, Kiød og Beeg En Skilling. En tønne Smør Fire Skilling. En Tønne Tran, Miød eller Allun og Tobak a 100 pund Toe Skilling. Hvert 1000 Tal af Muursteen Tie Skilling.«

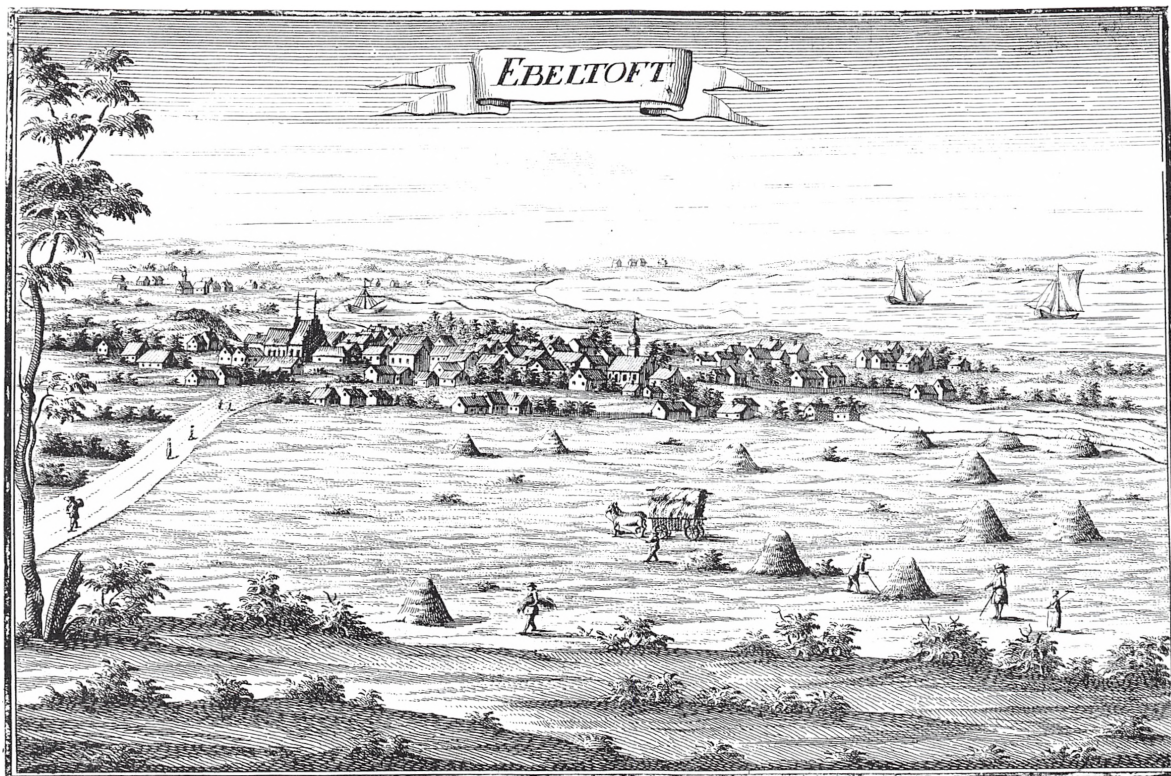
Indtægterne kom nu i havnekassen, og i 1755 mente amtmand Levetzau i Århus, at borgerne i Ebeltoft som i Grenaa også selv kunne bidrage med bl.a. kørsel til havnebyggeri. Byfogeden besluttede derfor at gå i gang.

Der blev entreret med Anders Jørgensen i Grenaa om arbejdets udførelse, og han skulle bl.a. bruge skibet »Fortuna« på godt 30 fods længde til byggeriet. Båden, der var strandet et par år tidligere, blev placeret på stedet, fyldtes med sten, så den sank og omkring den blev slået rækker af pæle. I de følgende år blev bygget sænkekasser, så havnemolen forlængedes betydeligt. Den gamle skibsbro blev bevaret som dækmole for den nye havn.

Men glæden over den nye havn varede dog



Videnskabernes Selskabs kort fra 1777 viser tydeligt den gamle havnemole.



*Rådhuset og kirken var blandt de punkter, som søfolkene brugte til at finde ind til Ebeltoft. Byen var langsomt vokset mod nord, som tegningen fra Pontoppidans Atlas fra 1768 viser.*

kun kort. Havnen blev hurtigt ødelagt af pæleorm, og skibenes tidligere sikre beskyttelsessted blev i stedet særdeles farligt. Stumper af pælene i sænkekasser og omkring skib kunne rive skibene op under bunden, så de sank – og resultatet blev et drastisk fald i skibstrafikken.

Byfoged Christen Fellumb tegnede derfor et særdeles dystert billede af Ebeltoft ved begyndelsen til 1800-tallet. Han oplyste, at byens

skibsfart til Norge og København gik med en gammel galease og to jagter med en samlet drægtighed på 47½ læster og med en samlet bemanning på kun 13 søfolk.

»Lodsvæsen haves ikke. Havnekommission haves og meget god Ankerplads i den rummelige Ebeltoft Viig, særdeles ved Lodse- og Ladeplassen ligge Skibene trygge uden alene for Isgang om Vinteren, men ingen Skibsbro.«

# I krig med England 1801-1814

Efter mange års fred blev Danmark i begyndelsen af 1800-tallet igen hvirvlet ind i krig. Forholdet mellem Frankrig og England var gennem 1700-tallets slutning præget af mange uroligheder. Danmark, som på den tid var en ikke ubetydelig søfartsnation, forsøgte i så vid udstrækning som muligt at bevare en neutralitetspolitik, som betød, at vi kunne drive en lukrativ søfart på verdenshavene. Tiden blev derfor set med danske øjne en glimrende handelsperiode.

Men i 1801 gik det galt. Englænderne anførte af lord Nelson straffede os med et angreb på



*Borgerfane fremstillet 1803 af malermester F. Fæderhoff til Ebeltoft Borgervæbning.*

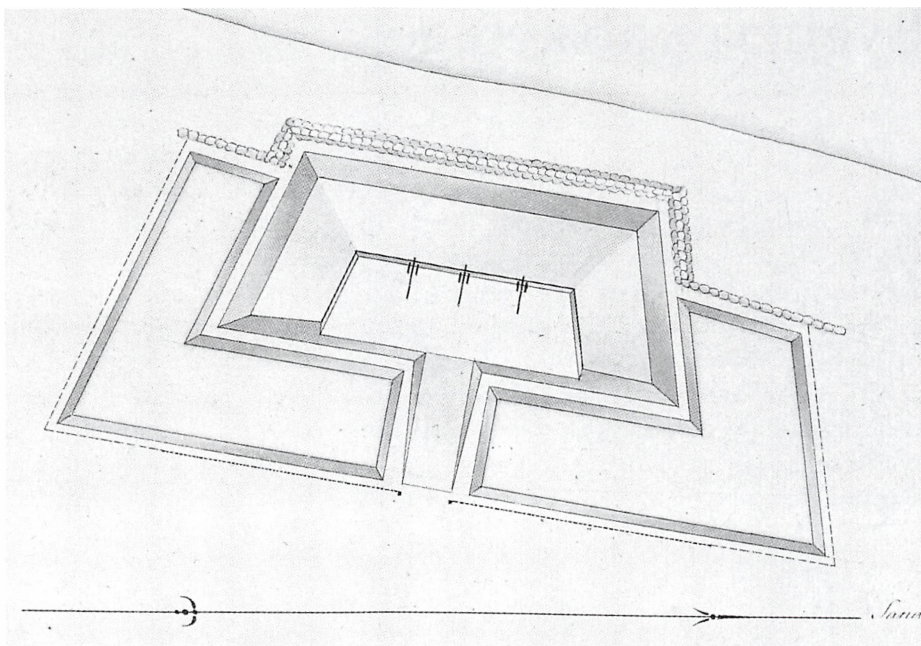
den danske flåde på Københavns Red. Og i de følgende år skulle det gå endnu værre. Danmark holdt på den forkerte hest og allierede sig med Napoleon. I 1807 bombarderede englænderne København, og flåden blev taget. Og i 1813 gik staten bankerot. Det hele endte ved freden i 1814 med, at vi måtte afstå Norge. Danmark var for alvor blevet et lille og fattigt land.

Landets inddragelse i denne stormagtskonflikt satte sig også spor i Ebeltoft. I 1801 gav kongen ordre til, at der skulle oprettes borgervæbninger i alle landets købstæder. Det var noget nyt for byens borgere sådan pludselig at skulle til at være våbenbærende. På den tid var det ellers kun bønderkarlene, der skulle springe soldat. Tingene blev drøftet på flere rådstuesamlinger. Hverken våben eller erfaring i at bruge dem havde man. Til kaptajn for borgervæbningen valgtes købmand Niels Kolding, som var en af byens mest agtede borgere. I 1807 blev borgervæbningen opløst igen, da der kom landeværnstropper til byen.

Fra kongemagtens side blev der endvidere givet ordre til, at der skulle anlægges en skanse til forsvar af byens havn. Hertil erhvervede kongen for 50 rdl. ved skøde tinglæst den 1. marts 1802 et stykke af Niels Koldings ejede grund »Strandhaugen«, som lå ud for den nuværende Brugsgangen.

Skansen, der allerede var blevet anlagt i 1801 under opsyn af major v. Bretteville, blev beskrevet

»Croqui af Ebeltoft  
Batterie« 1801.  
(Tegning Rigsarkiv-  
vet).



vet således: »1. Pallisader eller Stormpæle forefindes ikke. Batteriet er aabent i Ryggen, men indhegnet deels med Stakit, hvori en Port, deels med Rækværk af Stolper og Bræder. 2. Batteriet er monteret med 3 Stk. 18 pundige Kanoner paa høi Attutage. 3. Ammunitionen giemmes i Kasser paa Batteriet. 4. Vagten holdes i Byen. 5. Besætningen bestaar af Byens Borgervæbning. 6. Ovn til glødende Kugler forefindes ikke.« Lignende skanser blev også anlagt ved bl.a. Jernhatten og Ahl.

At krigshandlingerne også nåede til Ebeltoft fremgår af følgende indførsel i kirkebogen den 7. september 1807 ved begravelsen af en landeværns officer, der blev: »ihjelskudt her uden for Batteriet Dominica XV post Trinitatis om Mor-

genen, i Krigen mod de Engelske, som kom her ind om Natten i 5 Barcasser og bemægtigede dem 6 Skibe, som laae her paa Rehdden, opbrændte de 4re og tog de to med sig; af de Brændte tilhørte Kjøbmand Jørgen Kolding det ene som var en Schlup, det andet tilhørte Kjøbmand Peder Føns og var en Galease...«

Også på andre fronter forsøgte man at bekæmpe fjenden. Da flåden blev taget i 1807, satte man i stedet med godt resultat, store robåde med kanoner, såkaldte kanonbåde, ind. Desuden blev sørøveri gjort til et lovligt erhverv, når der blot var tale om at opbringe fjendtlige skibe. Kapervæsnets synes også at have floreret i Ebeltoft, hvor Jacob Severin Munch nævnes som kaperfører.

# Bygherre afskediget

langtfra nok – og statsbankerotten i 1813 satte en stopper for videre planer.

I 1815 forsøgte Hornemann sig igen. Et stort borgermøde den 18. maj bekræftede en række af de tidligere løfter om penge, og han fik samtidig lovning på en række naturalieydelser:

Skipper Anders Væster ville således tage to havnearbejdere i stadigt kvarter, mens skipper Boserup ville give en karl middagsmad to gange om ugen. Bispisningsløfter var der i det hele taget mange af. Nogle ville udlåne hestevogne og redskaber, og en række andre lovede økonomiske bidrag.

Og så gik byfogeden i gang med sit projekt. Men han måtte hurtigt erkende, at løfterne

**F**or den kun 29-årige kancellist Benjamin Hornemann var problemet med en ny havn en af de første opgaver, han blev præsenteret for, da han i 1811 blev udnævnt til byfoged i Ebeltoft som afløser for Fellumb.

Allerede samme år lod han havnekommissionen udsende et åbent brev, hvor borgerne kunne tegne sig for bidrag til løsning af havnespørgsmålet. Det blev til en del penge, men



*En bred dæmning, som kunne bruges til både at køre og gå på var hovedideen i Hornemanns og Stockfleths projekter i 1815 og 1824-26. Her ses fra havnen ind mod byen i sidste århundrede.*



havde været større end viljen til at indfri dem. Der blev ikke nogen ny havn i den omgang – den nye mole nåede et godt stykke ud i vandet, men kunne ikke bruges til kørsel. Den norsk-fødte Johan Christian Wibe Stockfleth afløste i 1821 Hornemann som byfoged – og overtog dermed havneproblemet. Og han tog som forgænger fat med en utrættelig energi. I Århus opsøgte han kong Frederik VI under et besøg der og bad ham om støtte, men fik efter sigende følgende svar fra kongen: »Skaf først Gæssene, saa kommer der nok en Rede til dem«, hvortil Stockfleth skulle have bemærket: »Nej Deres Majestæt. Vi maa først have en Rede, saa komme Gæssene nok.« Men bønnen om statsmidler var forgæves.

Stockfleth fik atter borgerne til at være med til et havnebyggeri med praktisk bistand, men også med økonomiske bidrag i form af en stribe lån til havnekassen. Et stort lån ydede han selv, men det største lån kom dog fra kirkekassen, som han bestyrede som kirkeværge. De, der deltog i arbejdet med havnebyggeriet, traktede han med mad i byfogedgården ved siden af kirken.

Byen fik nu sin længe savnede gode havn, og søfarten kunne blomstre op sammen med byens handelsliv i det hele taget. Hovedideen i Stockfleths havneprojekt var en bred dæmning ud til det dybe vand ca. 300 meter vest for tangdigerne. Her blev så etableret et egentligt lukket og beskyttet havnebassin, som svarer til den nuværende fiskerihavn. Dæmningen er nu blevet til Havnevej.

For bygherren, byfoged Stockfleth, der i 1826 var blevet udnævnt til justitsråd, udviklede havnesagen sig som et mareridt. Han blev indkla-



*Ebeltofts borgere satte efter Stockfleths død denne mindesten på den nye kirkegård.*

get for højere myndigheder for embedsmisbrug i spørgsmålet om brugen af kirkekassens penge til byggeriet. Han blev afskediget i 1831 med pension og levede til sin død i 1849 som musiklærer.

# Købmænd, skippere og redere

Gennem tiderne har der bestået en ganske nær relation mellem købmanden og skipperen. Begge var afhængige af hinanden. Skipperne var, hvad man kunne kalde havets vogtmænd, eller truckere for at bruge et helt moderne udtryk. Tidligere var havet den eneste virkelig realistiske transportvej, når det gjaldt større varemængder. Landevejsnettet var ikke videre udbygget og transport med hestevogn uhyre langsom og besværlig. Sejlads var desuden en billig transportform, idet vinden alene drev de små sejlskibe. Selvfølgelig tog alting sin tid, og sejladsen var underkastet mange usikkerhedsmomenter som vind og vejr. Men alligevel kunne utrolige mængder af varer fragtes på denne måde.

Det er således klart, at købmanden havde den allerstørste interesse i søfarten. Tidligere tiders købmændskab var nemlig på mange måder forskellig fra, hvad vi kender i dag. Købmanden var dengang nærmest, hvad vi ville kalde grovvarerhandler. Fra bønderne opkøbte han især korn og andre fødevarer, som så kunne videreforhandles til København og andre storbyer. Andre vigtige varer, der blev handlet med, var salt, jern, tømmer, sild og brændevin. Hertil kom så forskellige specialiteter som f.eks. manufakturvarer, sæbe, tobak og krydderier. Bønderne var tidligere stort set selvforsynende, når man ser bort fra enkelte væsentlige ting som jern og salt. Dertil kom måske lidt tobak og

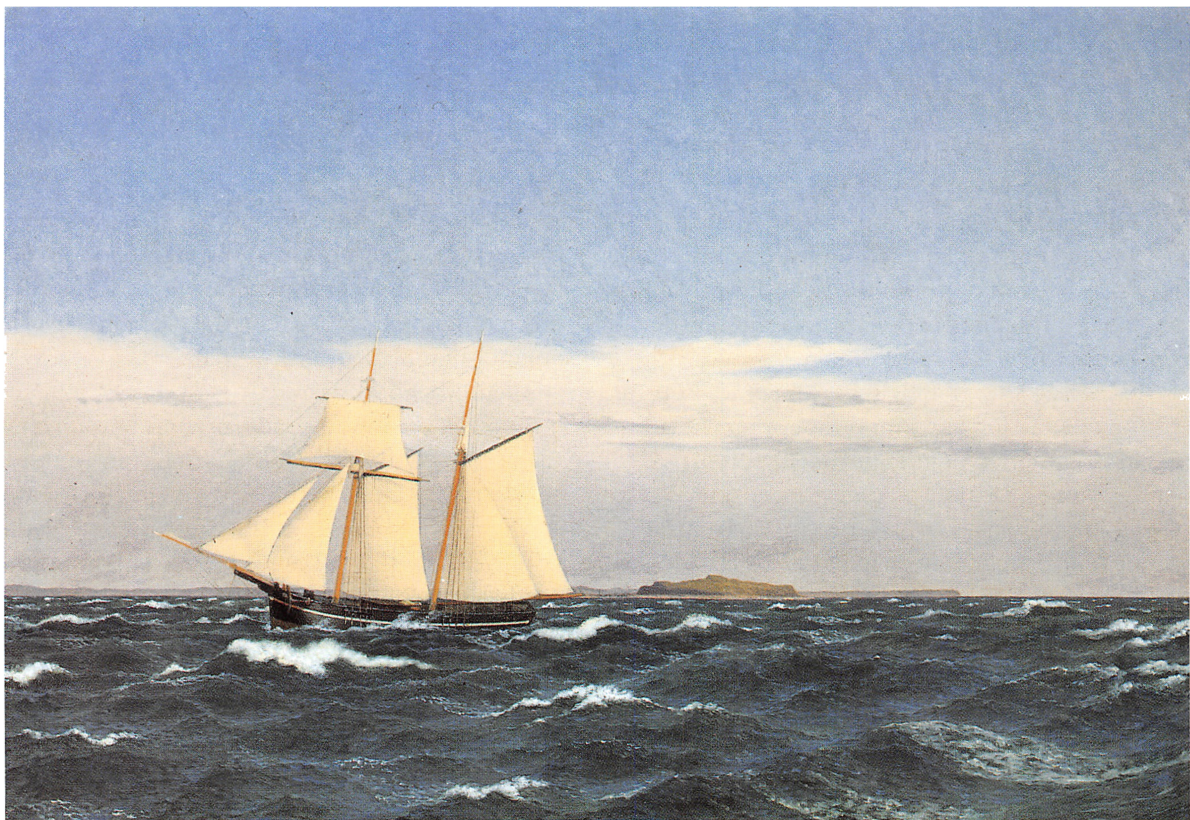
krydderier. Det var derfor kun ganske få gange om året, f.eks. i forbindelse med, at der blev afholdt marked i byen, at bonden aflagde købmanden besøg. Og når han kom, havde han oftest flere varer med, end han tog med derfra.

Købmanden havde således tidligere betydelige interesser i søfarten. Og mange købmænd havde derfor selv skib i søen eller del i et som partsreder.

En af de helt store købmændsprofiler i Ebeltoft i første halvdel af 1700-tallet, Isach Hansen Goe, der både ejede en stor købmændsgård med landbrug og farverivirksomhed, havde også flere forskellige skibe. I 1743 købte han således hukkerten »Røde Hjerte« på 7½ læsters drægtighed for 300 rdl. på en offentlig auktion. Og i 1764 solgte han en galiot »De tvende Søstre« på 14 læster med »dends staaende og løbende Redskab, Seil, Ancker og Tougge, Kiøckentøoy og alt hvad dend med rette tilhører.«

Da en anden af byens betydeligste købmænd, Vincent Tørsleff, og hans hustru døde i 1772, udgjorde boets indtægter den formidable sum af mere end 11.000 rdl. endda i en tid, hvor forholdene i Ebeltoft ellers var helt i bund. Af skiftet fremgår det, at de desuden ejede  $\frac{3}{8}$  part i jagten »Jørgen Schiel«,  $\frac{1}{2}$  part i en båd med sejl samt en fladbundet, norsk pram.

Bag den begrænsede handelsflåde, der var tilbage i Ebeltoft i 1800-tallet, ses der da også i de fleste tilfælde at stå en eller flere købmænd



Maleri af C.W. Eckersberg: »Søstykke med øen Hjelm og den jyske kyst« 1827/1845. (Efter maleri på Nivaagaards Malerisamling).

bag. Ofte havde skipperen tillige selv part i skibet.

At købmændene i Ebeltoft også i 1800-tallet drev søfart i større stil ses af, at to af byens betydeligste købmænd i midten af 1800-tallet, Peter Thue Møller og Peter Julius Ørting, sammen med skipper Rasmus Andersen Koch

ejede en skonnert »Sophie Margrethe«, som sejlede helt til Sct. Ybes i den biscayiske bugt efter spansk salt, hvor den i slutningen af 1850'erne forliste. Dette forlis skulle have været en medvirkende årsag til, at Ørting og Møller i 1861 løb ind i en meget alvorlig konkurs.

# Småskibsfarten i 1800-tallet

Som tidligere nævnt var slutningen af 1700-tallet måske den økonomisk ringeste periode byen nogensinde har oplevet. Fallitter hørte til dagens orden, og byens skibsflåde var næsten helt forsvundet.

Bedre var situationen ikke i begyndelsen af 1800-tallet. Tiden var som tidligere nævnt præget af krigen med englænderne. Og efter fredsslutningen i 1814 løb landet ind i en meget alvorlig, økonomisk krise, der først og fremmest ramte landbruget. Norge var tabt, og landet var bankerot. Først hen mod slutningen af 1820'erne begyndte udviklingen igen for alvor at vende. De næste mange år herefter blev ganske gode, såvel for Ebeltoft, som for landet som helhed. I 1829 fik byen sit første pengeinstitut, Ebeltoft Sparekasse, og i 1840 blev der bygget et helt nyt, stort grundmuret rådhus på byens torv. Dette var byens første grundmurede byggeri, men i perioden 1840-60 fulgte snart det ene grundmurede hus efter det andet. Medvirkende hertil var tillige, at byen fik anlagt et teglværk. Denne periodes byggeri sætter stadig sit dominerende præg på byens arkitektur.

Selvom byen i store dele af 1800-tallet havde ganske gode økonomiske forhold, så forblev den dog en ganske beskedne og afsidesliggende by. Nok steg befolkningstallet støt og rolig, men nogen befolkningsekspllosion blev der ikke tale om. I 1801 havde byen 598 indbyggere, og i 1901 var tallet kun vokset til 1467. Byen gen-

vandt aldrig sin tidligere styrke. Mulighederne for igen at blive en betydelig handels- og søfartsby var udspillet. En af de væsentligste forudsætninger herfor, nemlig det store, naturlige opland, manglede ganske enkelt.

Byen bibeholdt dog gennem næsten hele århundredet en handelsflåde, omend den forblev ret så beskedne. 1801: 3 hjemmehørende skibe på i alt 42½ læster. 1828: 6 hjemmehørende skibe på i alt 48 læster. 1862: 8 hjemmehørende skibe på i alt 125 ½ læster. 1892: 1 hjemmehørende skib på i alt 19½ læster.

De 8 skibe, flåden i Ebeltoft tolddistrikt bestod af i 1862, var i følge »Mercantil-Calenderen«:

Skonnerten »Amphitritte« på 50 læster.

Jagten »Dora« på 22 læster.

Jagten »Catharina« på 14 læster.

Jagten »Friheden« på 11 læster.

Sluppen »Pilen« på 11 læster.

Fiskekvasen »Bien« på 7½ læster.

Desuden var der 2 fartøjer under 7 læster. Der til kom 44 pramme og både under 2 læster, som ikke er medregnet.

Disse småskibe gik i pendulfart mellem Ebeltoft og især Århus, København og de nordtyske byer. Et typisk eksempel på denne trafik giver sluppen »Pilen«, som var et af de mest aktive skibe i Ebeltoft i sidste halvdel af 1800-tallet. Og desuden det skib der havde hjemsted i Ebeltoft



*Skibe i Ebeltoft Havn i begyndelse af dette århundrede.*

i den længste periode. Skibet var indtil omkring 1890 ejet og ført af skipper Frants Hansen (1821-1906), der stammede fra Svendborg, men i 1855 erhvervede borgerskab som skipper i Ebeltoft.

Følgende oplysninger fra skibslisterne i Ebeltoft Avis fra sidste kvartal af 1858 giver et ganske godt indtryk af sluppen »Pilen«s og dermed småskibenes bevægelser:

5.oktober fra Ebeltoft til Århus med mursten. 14.oktober fra Århus til Ebeltoft med stykgods. 16.oktober fra Ebeltoft til Flensborg med boghvede og ballast. 27.oktober fra Flensborg til Ebeltoft med stykgods. 15.november fra Ebeltoft til København med korn og fedevarer. 6.december fra København til Ebeltoft med stykgods.

I samme tidsrum sejlede jagten »Dora« af

Ebeltoft ved skipper Rasmus Holbeck 3 gange til København med korn, fedevarer, smør og uld og bragte hver gang stykgods med retur til Ebeltoft.

Sluppen »Pilen« var også en flittig gæst i Århus. I 1870 angives den at have gået i pakETFart syv gange til Århus fra Ebeltoft med korn. Og ti gange er den gået den anden vej. Fem gange med stykgods, tre gange med kul og to gange i ballast.

Mod slutningen af forrige århundrede og begyndelsen af dette var de små sejskibes æra så småt ved at ebbe ud. Som vi skal se i det følgende udkonkurrerede de regelmæssige dampskibsforbindelser til København og Århus næsten helt sejskibene. Og i dette århundrede blev konkurrencen yderligere øget med fremkomsten af nye transportmidler.

# Skipper Koch

**E**n af de mange søfolk, Ebeltoft har haft, var Rasmus Andersen Koch. Når det lige blev ham, der opnår at blive lidt mere udførligt omtalt, så skyldes det dels, at vi har nogle gode kilder til rådighed, og dels at han var en ganske god eksponent for sømanden, der stod så at sige med et ben både i den gamle og den



nye tid, nemlig sejlskibenes og dampskibenes tid.

Koch stammede fra Assens, hvor han tidligere havde haft borgerskab som skipper. I 1850 slog han sig ned i Ebeltoft, hvor han begærede at få borgerskab som borger og skipper, hvilket han erhvervede ved på tingstuen den 21. oktober 1850 på behørig vis at aflægge borgereden.

Koch bosatte sig i det nuværende Søndergade 3, som han købte af murermester Wendelbo for 950 rdl. ved tinglæst skøde af den 13. oktober 1852. Herved kom han til at bo midt i byens gamle sømandskvarter nær ved havnen.

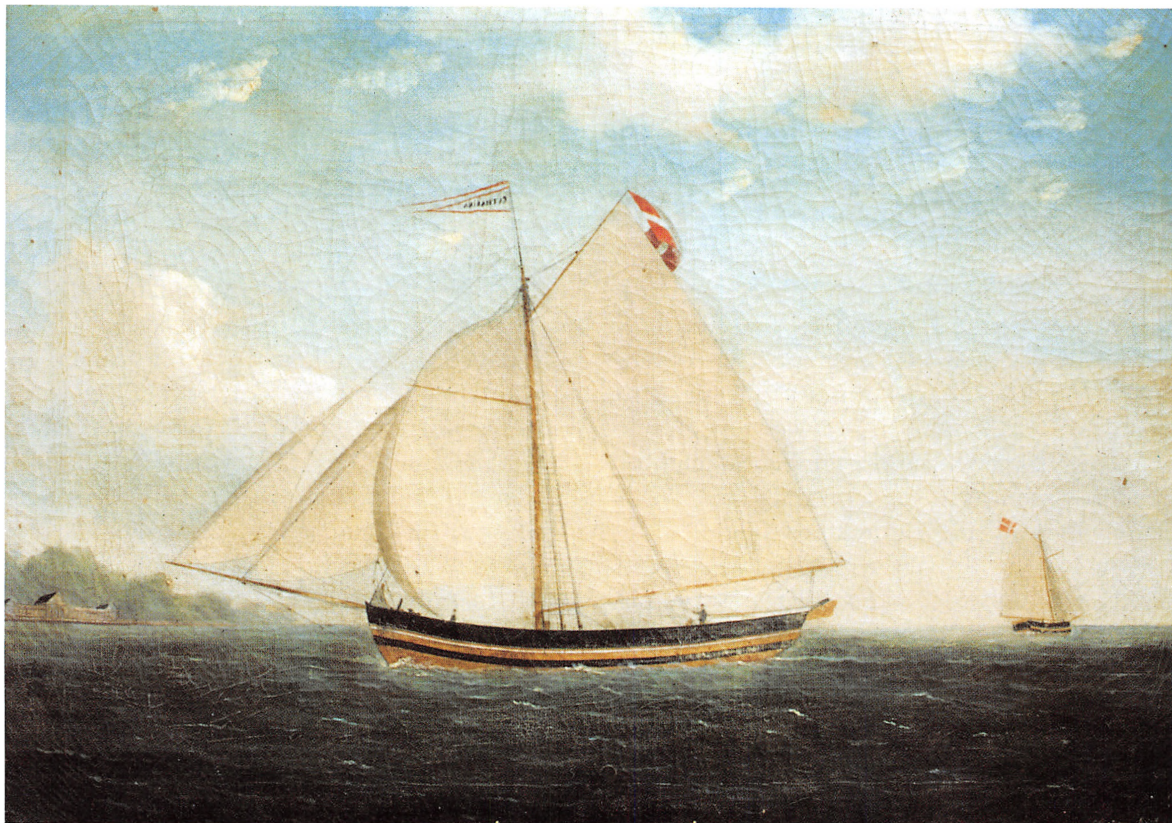
I 1861 døde hans hustru Kathrine Margrethe Poulsen. Og året efter indgik han nyt ægteskab med Ebeltoft-pigen Sophie Elisabeth Thykjær, der i folkemunde blev kaldt »Hønen«.

I de første år i Ebeltoft førte Koch skonner-ten »Sophie Margrethe«, som var ejet af to af byens største købmænd, P.J. Ørting og P.T. Møller. Senere fik Koch selv andel i skibet. Det var et stort skib på 40½ læster, bygget omkring 1851, som sejlede på de store have. I slutningen af 1850'erne gik det imidlertid galt, idet skonner-ten forliste i den biscayiske bugt.

I 1859 erhvervede Koch selv en jagt »Catharina« på 14 læster, der var nybygget hos Anton Conradi i Kiel. Denne jagt ejede han indtil ca. 1870.

I 1866 kom dampskibene til Ebeltoft, og fra nu af optræder Koch som dampskibsekspedi-tør, dog til at begynde med sideløbende med sin skippervirksomhed. Koch var ekspeditør for

*Kaptajn og dampskibsekspeditor R. A. Koch.*



*Maleri af Rasmus Andersen Kochs jagt »Catharina«. Malet af H. Reimers i Kiel 1859. (Efter maleri på Museet på Koldinghus).*

flere af dampskibsrederierne med DFDS som det vigtigste.

Den 26. juli 1884 døde Koch 66 år gammel, og allerede samme dag stod bl.a. følgende at læse i en nekrolog i Ebeltoft Avis: »Enhver, der kom i Forbindelse med Kapitain Koch, traf hos ham altid Imødekommenhed og Velvillie, og Budskabet om hans Død, der ikke kom uventet, vil blive modtaget med Vemod af de Mange,

som i ham havde lært at skatte den hæderlige og agtede Forretningsmand. Den Afdøde omfattede vore Havne- og Søfartsforhold med en mere end almindelig Interesse og var i ca. 25 Aar et af Havneudvalgets virksomste Medlemmer, hvortil han ifølge sin tidligere Stilling som Koffardikapitain medbragte ikke alene den praktiske Erfaring men ogsaa den faglige Kundskab.«

# Rejse til København

**F**orfatteren og skuespilleren Adolph Rosenkilde fra København offentliggjorde i 1861 i »Illustreret Tidende« sin uhyre populære fortælling »Anders Tikjøb, en jydsk Degns Reiseerindringer«. Han skildrer heri bl.a., hvor besværligt en rejse med sejlskib fra Ebeltoft til København kunne forme sig dengang:

Anders Tikjøb er lærer i en lille by udenfor Ebeltoft og sendes af sin kone Øllegaard til København for at lede efter datteren Ellen.

»Om hun havde sagt, at jeg skulde rejse til Cap Horn, kunde det ikke have overrasket mig mere i første Øjeblik. Jeg vidste, at Skipper Knuusgaard laa færdig i Ebeltoft til at gaae til



Kjøbenhavn en af Dagene. At tage til Aarhus og saa med Dampskibet, hvad formodentlig Børnene havde gjort, var for vidtløftigt og besteligt for mig.«

Og så gik turen til fods til Ebeltoft og ombord i skibet: »Knuusgaard var en brav Mand; han tog mig med som Dækspassager, og mente, at jeg nok imellemstunder kunne faa lov at krybe i en Køje, naar den ikke blev benyttet. Hans Jagt var en slags Smakke. Alle Passagererne var ifærd med at gaae tilkøjs, da jeg om aftenen gik ombord, og det varede ikke længe, før vi stode ud efter for en sagte Vind. Det var en deilig Aften; saa mildt og stille, at man kunde høre Slagene af Tøjrekøllen inde fra Land. Solen dalede ned bag Helgenæsset; alt Levende syntes nu at begive sig til Ro efter den travle Dag og snart forekom det mig, at Styrmanden, og jeg vare de eneste, som ikke havde lukket Øjnene.«

Men Tikjøb fandt sig et sovested i en tovrulle. Beklageligvis var det ankertovet, som måtte i brug, da skibet lå for vindstille ved Hasseløre. Senere forsøgte han at finde plads i folkenes lukaf, men opgav, tog i stedet et hjørne på dækket og sov til den lyse morgen, hvor skibet atter var kommet i fart. Men nu var blæsten til gengæld blevet stærk. Søsnyen viste sig blandt medpassagererne, og en student tilbød Tikjøb sin køje i passagerernes kahyt:

»Skibet arbejdede frygteligt og kylede mig fra den ene Væg til den anden, medens jeg forsøgte paa at slide Kjolen fra min Krop. Jeg maatte anvende en utrolig Anstrengelse for at komme op i Studentens Køje, som var den øverste lige under Loftet. Den skikkelige Fyr hjalp mig det bedste han kunde og satte Skulderen til for at faae mig lagt ind paa Hylden.



Endelig svajede Skibet over paa Siden, saa jeg kunde smutte ind.

Stræk nu Benene ud, sagde han; lig stille paa Ryggen og tænk paa alt andet end Lax og Boeufsteg. Men det var umuligt; jeg tænkte ikke paa andet end Lax og Boeufsteg. Paa Hyl- den nedenunder laa der en Stakkel, som yn- kede sig gudsjammerligt, og medens jeg kæm- pede for at forjage enhver Forestilling om Lax og Svinesteg, hørte jeg ham derned stønne: Aa, aa, den forbistrede Pølse!

Jeg vendte mig om for at kige ned efter ham, men denne Bevægelse var mig ikke gavnlig, Skibet slingrede forfærdeligt, og det kildrede i mig, som jeg sad i en Gyng. Nu kom Øjeblik- ket – Uha! – Jeg lagde hovedet udover – - den ulykkelige Skriver! han var netop i samme Stil- ling. – Jeg behandlede ham grumme ilde og bad ham saa inderlig om Forladelse; men han havde i den Grad opgivet sig selv, at han vendte sig imod mig med et døende Blik og sagde: Aa – det kan være det samme.«

»Det blev Nat og det blev Dag; den samme Skvalpen blev uforanderlig ved, saa jeg tidt og ofte troede, at Skibet havde stukket Masten nedad. Jeg tog eksempel af den fromme Skriver og hengav mig fuldkomment i min Skjebne. I min halvt vaagne og halvt drømmende Til- stand, hvor jeg ikke havde anden Forfriskning end den ret behagelige Afkøling, jeg fik, naar en Sø gik over Dækket og sprøjtede noget af sit Indhold ned i den kvalme Kahyt, havde jeg de forunderligste Phantasier, som naturligvis alle dreiede sig om Død og Undergang.«

Søvnen fik dog overtaget, og Tikjøb fortæl- ler: »Jeg maa have sovet det meste af et Døgn, en Nat var atter forløben, den varme Sol skin-



nede velgjørende ned gennem Kahytssaabnin- gen, og Skibet laa ganske stille, da jeg vaag- nede, hvoraf jeg formodede, at vi vare komne i Havn, om i Kjøbenhavn eller i den anden Ver- den, var mig i min meget udmattede Tilstand endnu uklart. Studenten stod ved mit Hoved og spurgte venligt til mit Befindende, og oplyste mig om, at ingen af mine Gisninger, med hen- syn til i hvilken Havn vi befandt os, vare rigtige. Vi vare nemlig omtrent ved Udgangspunktet, idet vi laae i Læ bag Samsø-Odde for at udbed- re Skaden, som Østenstormen havde tilføjet vor skrøbelige Jagt.«

Først næste dags aften lettede skibet for at sejle tværs over Kattegat i en mild vestenvind, og resten af turen foregik uden problemer.

»Da Damerne havde trakteret mig med en stor Kop Thee, som Skipper Knuusgaard forbedrede med en stor rød Snaps, begyndte jeg at komme i mit gamle Humeur,« fortæller den gamle lærer.

# Dampskibe i Ebeltoft

Efter at James Watt i midten af 1700-tallet havde forbedret dampmaskinen, så den fik praktisk anvendelse, startede den industrielle revolution først og fremmest i England og Frankrig. Snart begyndte man også at eksperimentere med måder, hvorpå man kunne anvende dampkraften inden for søfar-

## Aarhus—Ebeltoft og Retour. Dampsk. „Samsø“, Capt. Køster,

afgaaer  
fra Aarhus hver Mandag Kl. 10 Form.,  
„ Ebeltoft „ „ 5 Efterm.,  
medtagende Passagerer, Kreaturer og Gods  
til billige Fragter.  
Expeditionen:  
i Aarhus Hr. Rasmus Petersen,  
i Ebeltoft Aug. Larsens Efterfølger.  
Bestyrelsen.

## Dampskibet "Veile"

afgaaer regelmæssig:  
fra Kjøbenhavn til Veile hver Mandag Efter-  
middag Kl. 4,  
fra Veile til Ebeltoft Onsdag Form. Kl. 9,  
fra Ebeltoft til Kjøbenhavn samme Dags  
Eftermiddag Kl. 5,  
medtagende Passagerer, Kreaturer & Gods.  
Ebeltoft, den 6te October 1866.  
R. A. Kock.

ten. Det store gennembrud kom omkring 1807 med Robert Fultons opfindelser.

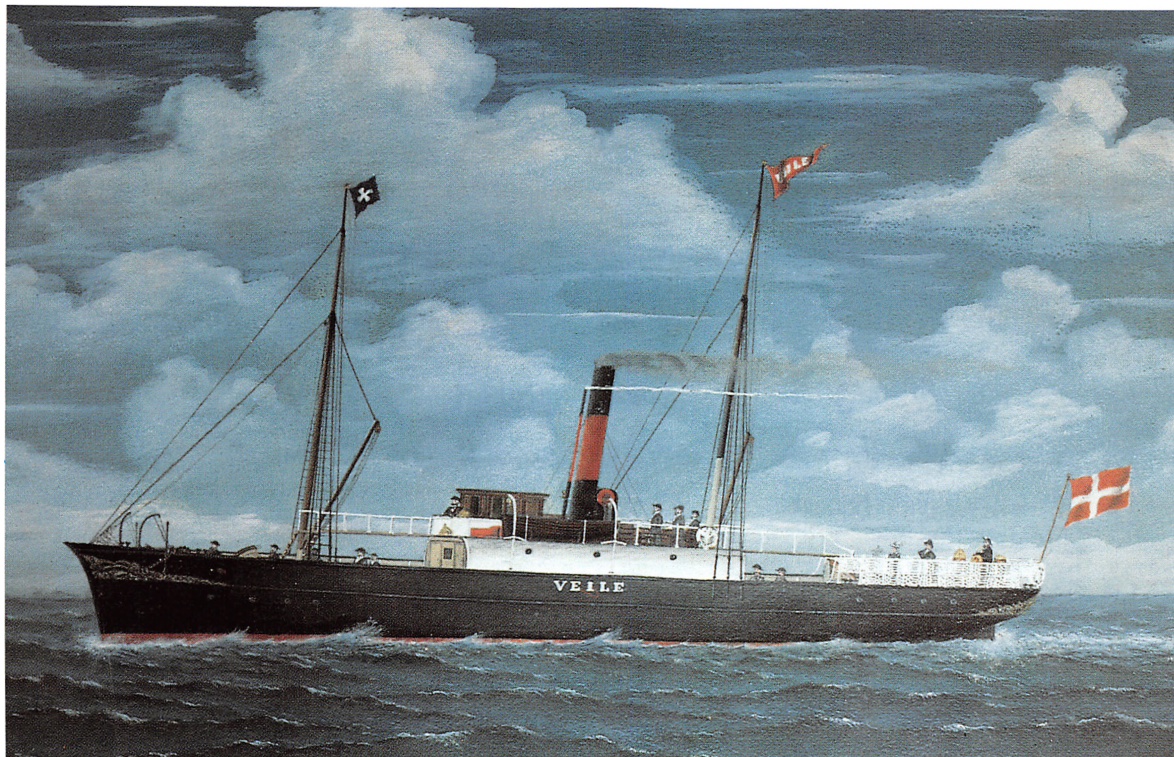
Snart efter, at dampskibene var blevet en realitet, kom disse også her til landet. Det første danske dampskib, som kom hertil i 1819, var »Caledonia«, der bl.a. sejlede i rute mellem København og Kiel.

I perioden 1825-27 fik Østjylland også dampskibe, idet skibsredere i Århus anskaffede hjuldampere »Jylland« og »Dania«, der bl.a. kom til at sejle på ruten Århus-København.

I 1852 kom det første varsel om, at dampskibenes æra også var ved at nærme sig Ebeltoft. I Aarhus Stiftstidende fra den 12. juli 1852 står at læse, at der torsdag den 15. juli 1852 ville blive afholdt et offentligt møde på rådhuset kl. 11 om formiddagen i anledning af, at kommunalbestyrelsen havde fået en anmodning om at søge at fremme aktietegningen her i byen til et konsortium, der påtænkte at drive en dampskibsforbindelse mellem Ebeltoft og Issefjorden med ugentlige anløb af Ebeltoft og Roskilde. Foretaget synes dog ikke at have vundet fornøden tilslutning her i byen.

Først i 1866 kom dampskibsforbindelserne til Ebeltoft, endda hele to det samme år. Det ene foretagende blev startet af et interessentskab i Århus med købmand Rudolph Wulff i spidsen. Selskabets hovedformål var at drive en forbindelse til Samsø, hvis handel man i særlig grad søgte at trække til Århus. Men hen på sommeren 1866 kom Ebeltoft og Mols også med i fartplanen med en ugentlig afgang. At der lå tyde-

*Annoncer Aarhus Stiftstidende den 14. juli og 22. oktober 1866.*



*Dampskibet »Veile«. (Efter gouache af Frantzen på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg).*

lige handelsinteresser bag ses tillige af, at der i forbindelse med Sct. Olufs markedet i Århus det år blev arrangeret særdeles gunstige særaf-gange for molboerne.

Til ruten blev der erhvervet et dampskib, der var bygget af eg i 1863 hos skibsbygger E. C. Benzou i Nykøbing Falster. Skibets oprindelige navn var »Falster«. Men da det kom til Århus fik det navneforandring til »Samsø«. Ruten synes imidlertid ikke at være blevet nogen succes, og allerede i november samme år ophørte den, hvorefter selskabet alene koncentre-

rede sig om en rute til Kiel. Skibet blev i øvrigt nogle år senere ombygget til en fiskekvase og vakte en hel del opsigt blandt kvaseskipperne rundt om på fiskepladserne.

Den anden dampskibsroute, der kom til Ebeltoft i 1866, blev startet af et partsrederi bestående af grosserer Fr. Th. Adolph i København og en del handlende i Vejle og Kolding. Selskabet ejede det i 1865 på B & W byggede dampskib »Veile«, som blev indsat på ruten Vejle-Ebeltoft-København med en ugentlig af-gang fra Ebeltoft onsdag eftermiddag kl. 5.

# DFDS

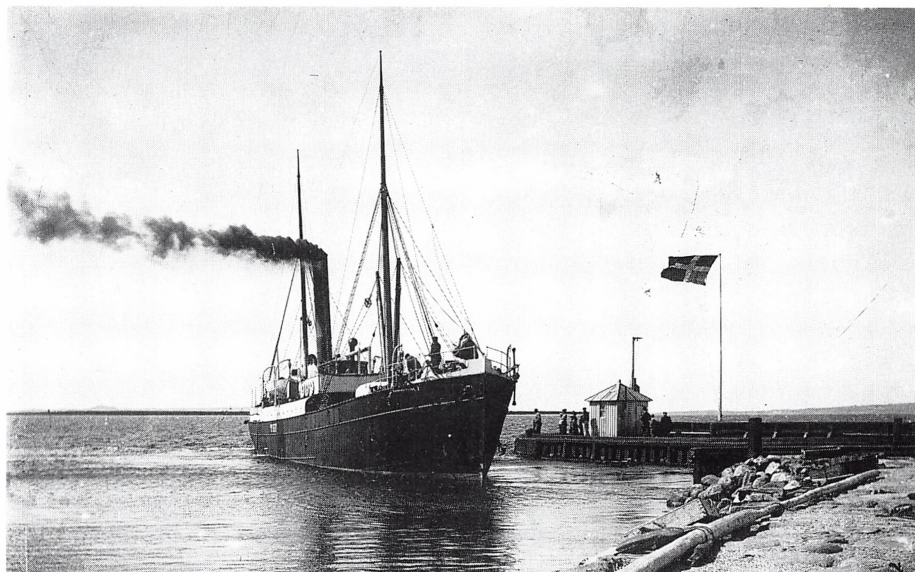
I løbet af 1850'erne og 60'erne var der her i landet opstået et finmasket net af små dampskibsselskaber, der dækkede forbindelser mellem så at sige alle danske havnebyer og København. Disse forbindelser blev af stor betydning for såvel person- som godstrafikken mellem provinsen og hovedstaden. Selv levende kreaturer var ofte en del af lasten.

I 1866 gik den berømte finansmand C. F. Tietgen i tæt samarbejde med bl.a. skibsrederne H. P. Prior og C. P. A. Koch i gang med systematisk at opkøbe de mange smårederier for at danne et forenet dampskibsselskab. På ganske

få år lykkedes det »Det Forende Dampskibs Selskab« eller DFDS, at komme til at sidde på hovedparten af de danske indenrigsruter. I 1872 kom turen også til »Veile«, der som nævnt sejlede på ruten Vejle-Ebeltoft-København. »Veile« blev sammen med et søsterskib »Horsens« erhvervet af DFDS fra et partsrederi ved Fr. Th. Adolph's enke i København.

I de første år efter, at DFDS havde overtaget besejlingen mellem Ebeltoft og København, fortsatte »Veile« på ruten. Men efterhånden kom en lang række af DFDS' små indenrigsdampere til at sejle på denne rute. Blandt rederiets mange andre skibe kom følgende til at sejle på Ebeltoft i kortere eller længere tid: »Vidar«, »Ydun«, »Fylla«, »Brage«, »Saxo«, »Falster«, »Thy« samt hjuldampere »Zampa«.

Gennem årene har ruten fra Ebeltoft til Kø-



*DFDS' dampskib  
»Thy« i Ebeltoft  
Havn omkring  
1910.*

benhavn ligeledes ændret forløb flere gange. I 1877 blev ruten ændret til at gå Horsens-Ebeltoft-København. I andre perioder var der direkte forbindelse mellem Ebeltoft-København. Fra 1. verdenskrigs begyndelse hed ruten Ebeltoft-Grenaa-Anholt-København.

Da selskabet i midten af 1880'erne igen satte den lille damper »Veile« på ruten til Ebeltoft, efter at den havde været ude i adskillige år, var begejstringen i byen ringe i følge et læserbrev i Ebeltoft Avis fra den 16. august 1889: »... den slette Forbindelse med Hovedstaden, Byen i den nu desværre forløbne Sommersæson har havt med det lille Dampskib »Veile«, og det kan maaske endnu lykkes at opnaa et større Skib for de tilbageværende Bade- og Feriegjæster. Paa



**Det forenede Dampskibs-**  
**Selskab.**  
**„Veile“**  
afgaaer fra **Ebeltoft:**  
hver **Tirsdag** Morgen omtr. **Kl. 5**  
til **Fakkegrav** og **Veile,**  
hver **Onsdag** Efterm. omtr. **Kl.**  
**5** til **Kjøbenhavn.**

*Annonce Ebeltoft Avis den 12. april 1873.*

## Det forenede Dampskibs-Selskab.

**Kjøbenhavn—Horsens  
—Ebeltoft.**

**„Thy“**

**Fra Kjøbenhavn Mandag Eftermd  
Kl. 5 til Horsens.**

**Fra Horsens Onsdag Formd Kl. 11  
til Ebeltoft.**

**Fra Ebeltoft Kl. 6 Eftorm.  
til Kjøbenhavn.**

*Annonce Ebeltoft Avis den 4. juni 1910.*

de som oftest stormfulde Overfarter har der fundet en Stuvning af Mennesker Sted, som næppe bydes Publikum paa nogen anden Rute; det lille Kahytsrum indesluttede Mænd, Kvinder og Børn hulter tilbulter mellem hinanden, og man imødegik med alle Søsyesgens Kvaler den lange, lange søvnløse Nat, som Kapitainens Omhu og Velvillie mod Passagererne ikke kunde forkorte.«

Dampskibene besørgede persontrafikken samt fragtede alt gods. I 1898 kostede en enkeltrejse til København på 1. klasse 7 kr., på 2. klasse 5 kr. og på dæksplads 3,50 kr. Returpriserne var henholdsvis 12, 8 og 6 kr.

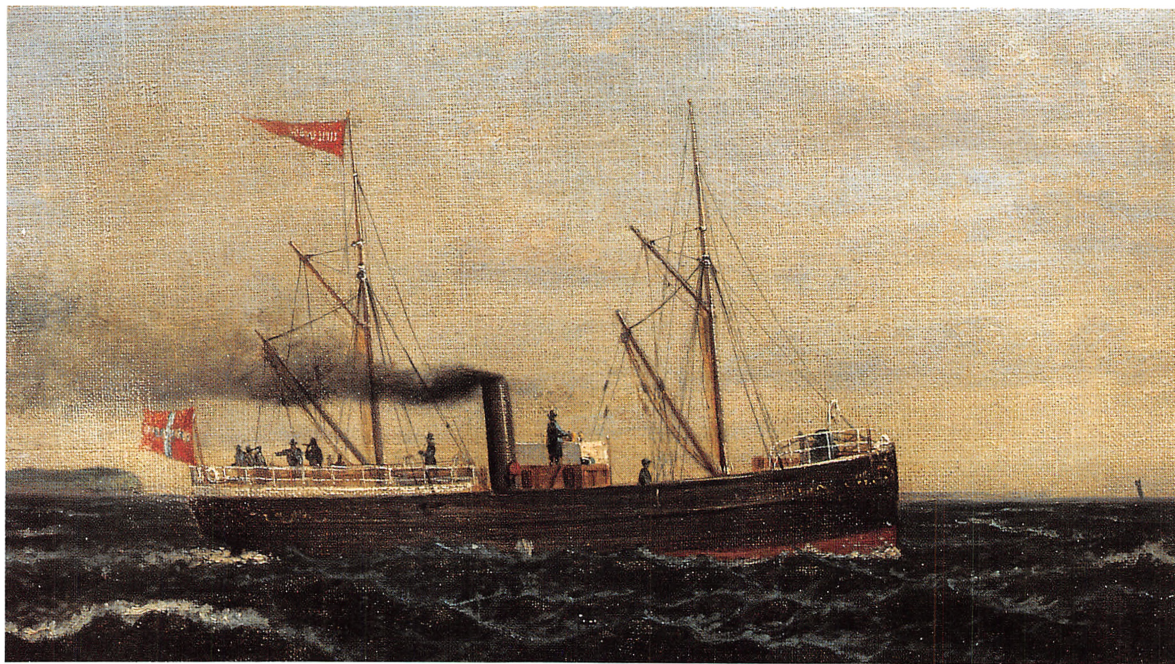
I 1921 opgav DFDS ruten til Ebeltoft, som på det tidspunkt gik over Grenaa og Anholt. Den sidste tur fra Ebeltoft fandt sted i marts 1921. På samme måde er det i dette århundrede gået samtlige DFDS' øvrige indenrigsruter.

# »Aarhus-Bugtens Dampskibs-Selskab«

I 1873 opstod der igen planer om en fast dampskibsforbindelse mellem Århus og Mols og muligvis Samsø. Det var et aktieselskab »Selskabet for en Dampskibsfart paa Aarhusbugten«, der oprindeligt var startet på Silkeborgsøerne med et lille dampskib »Forellen« bygget i 1872 hos Søren Frichs i Århus. Denne sejlads gik ikke, og skibet blev på jernbanevogn fragtet tilbage til Århus, hvor det nu under

navnet »Mols« blev indsat på en rute til Mols med anløb ved bl.a. Knebel, hvor der blev anlagt en anløbsbro. Skibet viste sig imidlertid at være komplet uegnet til formålet, og snart måtte selskabet opgive. Samme år indstillede skibet sejladsen, og i 1874 gik selskabet ned.

Hovedideen med en dampskibsforbindelse mellem Århus og Mols var at trække handelen og landbrugsprodukterne fra oplandet til stor-



*Dampskibet »Helgenæs«. (Efter maleri i »Den gamle By«).*

byen. Dette var til gensidig fordel. Derimod var det helt klart ikke i købstaden Ebeltofts interesse. Ebeltoft var i disse år helt ved at udspille sin rolle som oplandsby for Mols. Medvirkende hertil var bl.a. loven om næringfrihed, som blev indført i 1857. Tidligere var handel kun beholdt købstæderne, men nu dukkede der købmænd op overalt. I Ebeltoft forsøgte man derfor at få DFDS til at oprette en direkte forbindelse mellem Ebeltoft og Århus, som mere var i købstadens favør.

På Mols og Helgenæs havde man imidlertid hurtigt indset, hvilke store fordele en dampskibsforbindelse til området kunne få. Allerede i 1874 gik man på Mols og Helgenæs igang med at prøve at få tegnet aktier til et nyt selskab. Det var i øvrigt første gang, at molboerne skulle »forsøge sig i den idræt at tegne aktier«. Det var imidlertid først, da initiativet til selskabet overgik til handelsstandskredsene i Århus med stor-købmanden Hans Broge i spidsen, at der virkelig kom skub i foretaget.

Allerede i 1874 havde man fået tegnet den nødvendige kapital, og »Aarhus-Bugstens Dampskibs-Selskab« kunne stiftes.

Herefter kunne man gå i gang med at få bygget et dampskib til ruten. Dette foregik i Kiel, og skibets navnet blev »Helgenæs«. Ruten kom også til fra starten at omfatte Ebeltoft. Det første år 1874 var passagertaksten mellem Ebeltoft og Århus 2 kr. for kahytsplads og 1 kr. for dæksplads. Mellem de øvrige stationer var prisen den halve. Dampskibet »Helgenæs« kom til at sejle på ruten indtil 1903.

*Annonce Ebeltoft Avis den 26. juli 1886.*



## Dampsk. Helgenæs

afgaar fra 23de Juli saaledes:

**Tirsdag Morgen** Kl. 8 fra Aarhus til Selvig, anl. Maarup,  
**Tirsdag Eftermiddag** Kl. 1 fra Selvig til Aarhus,  
**Tirsdag Eftermiddag** Kl. 6 fra Aarhus til Ebeltoft,  
**Onsdag Morgen** Kl. 7½ fra Ebeltoft til Aarhus,  
**Onsdag Middag** Kl. 11½ fra Aarhus til Kalsø, Knebel og Retur,  
**Onsdag Eftermiddag** Kl. 6 fra Aarhus til Ebeltoft,  
**Torsdag Morgen** Kl. 6 fra Ebeltoft til Aarhus via Sørbæk,  
**Torsdag Morgen** Kl. 8½ fra Sørbæk til Aarhus,  
**Torsdag Eftermiddag** Kl. 6 fra Aarhus til Sørbæk og Retur,  
**Fredag Morgen** Kl. 6 fra Aarhus til Kalsø,  
**Fredag Morgen** Kl. 8½ fra Kalsø til Aarhus,  
**Fredag Eftermiddag** Kl. 6 fra Aarhus til Kalsø,  
**Lørdag Morgen** Kl. 7 fra Kalsø til Aarhus via Knebel,  
**Lørdag Eftermiddag** Kl. 6 fra Aarhus til Knebel via Kalsø.

**Obs.** I Reglen returnerer Skibet fra Knebel Lørdag Aften.

**NB.** Gods til Samsø maa indleveres Mandag Eftermiddag. Til de øvrige Stationer ¾ Time før Skibets Afgang.

Afgangen til Ebeltoft Tirsdag og Onsdag er fra 15de Septbr. til 1ste Mai Kl. 5 Eftermiddag. Til Sørbæk, Kalsø og Knebel:

Fra 1ste Septbr. til 1ste Novbr. Kl. 4,  
 - 1ste Novbr. - 1ste Marts - 3,  
 - 1ste Marts - 1ste Mai - 4.

Aarhus, den 19de Juli 1886.

Rasmus Petersen.

# Flere Århus-dampere i søen

**A**arhuus-Bugtens Dampskibs-Selskab« viste sig snart at blive en succes og en god forretning i rigtig mange år. Selskabet fik derfor efterhånden bygget flere nye dampskibe. »Samsø« var i drift 1893-1918, »Mols« 1900-1918 samt »Helgenæs (II)« fra 1909 og »J. P. Petersen« fra 1914 og til selskabets ophør.

Selskabets hovedformålet var i følge §1 i ved-

tægterne fra den 31. juli 1874: »at tilvejebringe og vedligeholde en regelmæssig Dampskibsfart til Befordring af Personer, Kreaturer og Gods imellem Aarhus og forskellige Punkter paa Aarhus-Bugten. Skibet skal ikke uden Gene-

*Dampskibet »Mols« i Ebeltoft Havn.*





ralforsamlingens Samtykke kunne sættes i nogen regelmæssig Fart, der berører Punkter øst for Ebeltoft og Samsø eller syd for Horsens Fjord.«

Foruden Ebeltoft anløb selskabets dampere også en lang række anløbsbroer, som i løbet af de nærmest følgende år efter selskabets oprettelse blev anlagt dels på selskabets eget initiativ, dels af sognerådene eller særlige broelskaber. Rundt om i Molsområdet kom der anløbsbroer ved Nappedam, Knebelbro, Skødshoved, Kongsgårde og Særbæk i Begtrup Vig.

Selskabet medførte samtidig langsomt en klar udkonkurrering af de mange små sejlskibe, der fra gammel tid havde besørget trafikken mellem Århus, Ebeltoft og oplandet. En overgang i begyndelsen af dette århundrede fik nogle af de gamle træskibe dog en renæssance som paketbåde, idet de blev forsynet med motor, og i perioder nok kunne konkurrere p.g.a. billigere driftsomkostninger.

»Aarhus-Bugtens Dampskibs-Selskab« skulle imidlertid selv blive offer for den teknologiske udvikling i starten af dette århundrede. Jernbanen og specielt rutebilerne gjorde til sidst en ende på dampskibsforbindelsen. I 1935 var selskabets rolle udspillet, og det måtte træde i likvidation. Men allerede fra omkring 1930 havde man opgivet at anløbe Ebeltoft.



Aktiebrev fra Aarhus – Bugtens Dampskibs – Selskab 1901.

# Sømand går i land

Selv om dampskibene for længst havde holdt deres indtog, var der fortsat sejl-skibsskippere af den gamle skole i Ebeltoft. En af dem var Sophus Jensen, der senere i mere end 25 år var havnefoged i Ebeltoft.

Sophus Jensen kom til Ebeltoft fra Odense midt i 1850'erne sammen med forældrene. Faderen, Anders Jensen, var sømand og i flere år fører af jagten »Cura«, der sejlede med Ebeltoft som udgangspunkt.

Den kun 15-årige Sophus fik i 1866 hyre som kok på et krydsfartøj på Århusbugten. Senere gik det ud på de store have og i 1873 blev han matros. I 1879 begyndte han på Odense Navigations-skole en et-årig uddannelse til styrmand. Han sejlede fra Kerteminde og blev i slutningen af 1880'erne skibsfører.

Det trak dog i ham for at blive selvstændig, og i begyndelsen af 1893 erhvervede han i Halmstad i Sverige den 32 bruttoregister-ton store galease »Oscar«, der var bygget i Svane-sund i 1866. Sophus Jensen hentede selv skibet i maj 1893 – og det blev en særdeles dramatisk tur.

Ebeltoft Avis fortæller: »Natten mellem 18de og 19de Mai ankom Skpr. Sofus Jensen med frisk Kuling og betydelig Søgang paa Reisen fra Halmstad til Aarhus med en Ladning Trælast. Særlig kjendt med Besejlingsforholdene holdt Jensen tæt om søndre Mole, men næppe 5 Favne fra Stedet opdagedes den paabegyndte Opfyldning til Molens forlængelse, og faa Se-



*Havnefoged Sophus Jensen.*

kunder efter tørnede Skibet voldsomt mod det blinde Skjær.«

I flere timer huggede skibet mod stenene. Flere redningsforsøg var forgæves, og først da havnens damper om morgenen gik ud, kunne »Oscar« slæbes i havn som vrage. Lang tids strid var der om erstatning fra havnen til Jensen, der ikke havde sit skib forsikret.

Det lykkedes ham dog at få skibet gjort sejklar igen i løbet af sommeren, og gennem godt syv år sejlede han med galeasen, som skiftede navn til »Axel«, opkaldt efter sønnen af samme navn.

Sophus Jensen sejlede i danske farvande, samt til nordtyske og svenske havne med sit



fragtskib, og også i 1898 oplevede han en strand-  
ding. Det var i indsejlingen til Vejle Fjord under  
en voldsom storm. På en rejse fra Bogense til  
Århus havde skibet søgt læ i fjorden, men an-  
krene sprang, og skibet drev på land. Det blev

*Sophus Jensens galease »Axel« ligger her ved Rugård  
Strand i 1897 for at inddlade brænde.*

efter et par dage trukket fri og slæbt ind til  
Vejle.

I 1887 havde Sophus Jensen som styrmand  
søgt stillingen som havnefoged i Ebeltoft, men  
kom ikke i betragtning. Da den igen blev ledig i  
1900 efter V. Burmeisters død, prøvede han  
igen og fik stillingen. Galeasen blev solgt, og  
sømanden gik i land.

Allerede som havnefoged startede Sophus  
Jensen og sønnerne Axel og Kaj mægler- og  
klaringsforretningen »S. Jensen og Søn« på  
Ebeltoft Havn.

## Brænde.

Et Parti Afstebrænde fra Rugaard an-  
kommer hertil sidst i August.  
Bestillinger modtages hos  
**Sophus Jensen.**

*Annonce Ebeltoft Avis juli 1900.*

# Fogeder og lodser

**H**avnens anliggender har altid været en særdeles væsentlig opgave at løse for byens styre, idet havnen tidligere var livsnødvendig for byens eksistens.

I 1700-tallet var havnens administration således underlagt byens magistrat med byfogeden i spidsen. Da havnens reparation stod på i midten af 1700-tallet, resulterede det bl.a. i indførelsen af et havnereglement i 1758. Desuden blev der udpeget nogle havneinspektører blandt borgerne. Ligesom der på den tid fandtes en havnekasserer og en havnefoged.

Fra 1798 blev der nedsat særlige havnekommissioner i alle landets købstæder. Disse blev udpeget af stiftamtmanden og var adskilt fra magistraten som en selvstændig myndighed. Med borgerrepræsentationens indførelse i 1838 blev havnekommissionen valgt blandt dennes medlemmer. Og med indførelsen af kommunalbestyrelser eller byråd i 1868 blev der snart efter i 1870 indført et »Reglement for Forvaltningen af Ebeltoft Havn«. I en udgave fra 1883 hedder det bl.a.: »Havnens Anliggender styres af Byraadet«. »Den umiddelbare Forvaltning af og Tilsyn med Havnen overdrages i Henhold til den af Kjøbstaden gjældende Vedtægt til et Udvalg«. »Ved Havnen ansættes følgende Bestillingsmænd: 1. en Kasserer og Regnskabsfører med en årlig Løn af 50 Kr.; 2. en Havnefoged med en årlig Løn af 200 Kr.; han har at føre det daglige Tilsyn med Havnen, dens Inventariegenstande og Materialier; at anvise Skibe

The image shows a handwritten table with two columns. The left column lists various items and their descriptions, and the right column shows their values. The text is written in cursive and includes words like 'for Udløst af Havnens Inventariegenstande', 'for Udløst af Havnens Inventariegenstande', 'for Udløst af Havnens Inventariegenstande', etc. The right side of the table shows values in 'Daglig' and 'Rigsdaler'.

Table med takster for lån af Ebeltoft Havns inventar fra 1870. Var tidligere opslået på havnen. Opbevares på Ebeltoft Museum.

en Liggeplads og overholde Politorden i Havnen.« Havnefogden var desuden også lods.

Da stillingen som havnefoged blev opslået ledig i Ebeltoft Avis den 17. november 1887, hedder det således om den årlige lønindtægt: »Løn

som Havnefoged 200 Kr., i Litsenpenge 300 Kr. samt Halvdelen af Lodspenge, der indkomme efter Akkord.«

Litsenpenge var penge for medhjælp ved skibenes ankomst og afgang f.eks. som drager og ved at tage mod skibenes fortøjring. Allerede i 1842 kendes begrebet fra Ebeltoft i et »Reglement for Lodser og Litsenbrødre«.

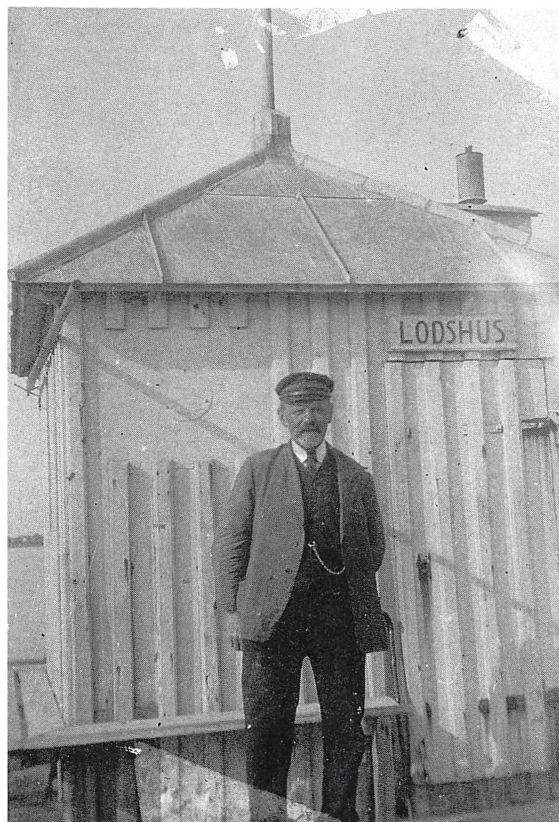
En anden væsentlig side af arbejdet på havnen var opkrævningen af told og en række andre forskellige former for havneafgifter, skibsfgifter m.m., som varierede gennem tiderne.

## Ledig Post.

Bestillingen som Havnefoged og Lods ved Kjøbstadens Havn bekjendtgjøres herved som ledig med følgende aarlige Indtægter: Løn som Havnefoged 200 Kr., i Litsenpenge 300 Kr. samt Halvdelen af Lodspenge, der indkomme efter Akkord. Efter derom taget Forbehold er den, der ansættes i Posten, pligtig til at underkaste sig, at med Posten eventuelt forenes helt eller delvis Forretningerne ved Posten som Bestillingsmand ved Havnen imod, at der herfor tillægges ham et passende aarligt vederlag, der afgaar i Lønnen for sidstnævnte Post. Ansøgninger om den ledige Bestilling indgives hertil Kontoret i Løbet af 14 Dage.

Borgmesterkontoret i Ebeltoft, den 14de Novbr. 1887. **Lange.**

Annonce Ebeltoft Avis den 17. november 1887.



*Havnefoged Sophus Jensen foran lodshuset. Bygningen stod tidligere yderst på vestmolen i fiskerihavnen, men findes ikke mere.*

Bla. blev havnepengene betalt efter tonnagen, desuden blev der betalt skibspenge af de forskellige varer, der blev ind- og udført i byen. En del af disse afgifter, som blev opkrævet dels af tolderne dels af havnefogeden, måtte byen selv beholde. I 1968 ophørte Ebeltoft som selvstændigt tolddistrikt.

# Badeliv og turisme

**G**ik det støt og roligt tilbage med Ebeltofts betydning som handels- og søfartsby, så begyndte byen så småt at øjne nye muligheder, nemlig på det turistmæssige område. Og her begyndte man straks at spille på de vel-signelser, havet rundt om Mols og Ebeltoft havde. Allerede i slutningen af 1800-tallet kom de første spæde tegn på denne nye udvikling. Men stadig manglede det væsentligste, nemlig en ordentlig udbygningen af trafiknettet. De eneste forbindelser til byen var med dampskibene samt postvognen fra Trustrup, hvor der var forbindelse til jernbanen.

Allerede i 1885 begyndte man at drømme søde drømme om Ebeltoft som badeby. Der opstod nemlig den idé at danne et aktieselskab med det formål at anlægge et badehusanlæg eller en søbadeanstalt, som det kaldtes. Ebeltoft Avis skrev den 5. august 1885 om sagen: »om hvilket det er vor Overbevisning, at det realiseret paa en tidssvarende Maade og ikke efter et altfor smaatskaaret Mønster, vil blive af stor Betydning for Byen, skulle vi bemærke, at det ikke er Meningen at ophøje vor By til et Bade-sted med Badehotel og tilhørende Komplex af Badehuse m.v.« Det, man var interesseret i, var at trække dem der i forvejen »ligge paa Landet om Sommeren til vor By«.

*Annonce Ebeltoft Avis den 3. juni 1887.*

## Søbadene i Ebeltoft Vig.

I Begyndelsen af Juni Maaned aabnes Søbade-Anstalten, hvorpaa Besøgendes Opmærksomhed henledes. De bekjendte, udmærkede Saltvandsbade i Forening med den eiendommelig smukke Skov og Omegn (Mols Bjerge) yde Gæster et behageligt, sundt og styrkende Ophold. Entelte møblerede Værelser med fuld Kost kunne saas saavel paa Hotel „Prinds Carl“ som i Vgen, hvor tillige Leiligheder med Kjøkken for Familier, som ønske at føre egen Hus-holdning, udleies til moderate Priser.

Paa Vgens Højskole kan fuld Kost og Logis (naar Sengklæder medbringes) saas a 1 Kr. eller 1 Kr. 50 Dre daglig pro persona.

Efter Trekantsen isjor ere Damebadehusene betydeligt udvidede.

Alle øvrige Oplysninger meddeles af Dr. **Holst.**

Med Kjøbenhavn og Horsens er en Gang ugentlig Forbindelse, Aarhus to Gange pr. Dampskib, østjydske Jernbane 3 Gange daglig pr. Deligence.

**Ebeltoft**, i Mai 1887.

Borgmester **Lange.**

Dr. **Holst.**

Maler **Hansen.**

Stræder **Petersen jun.**

Toldforvalter **Breen.**

I spidsen for selskabet, som blev stiftet 1886, stod selveste borgmester og byfoged T. H. Lange. Snart fik man tegnet den nødvendige kapital i form af 20 kr.'s aktier. Største aktionær var kommunen med hele 25 aktier, mod at skolebørnene til gengæld måtte benytte badeanstalten til svømmeundervisning.

Man var nu klar til at starte badesæsonen, og optimismen fejlede ikke noget her i begyndelsen. Allerede den første badesæson kunne byen nemlig mønstre en ganske prominent kulturpersonlighed som badegæst, nemlig forfatteren Meir Aron Goldschmidt. Foruden at bade fulgte Goldschmidt dagligt med begejstring foredragene og diskussionerne på Ebeltoft Højskole. Han holdt desuden en foredragsaften på »Gjestgivergaarden«, hvor han i en begejstret tale kaldte Ebeltoft for »Danmarks Neapel«. I 1893 besøgte også Gustav Wied og Holger Drachmann egnen.

Ville man imidlertid have sommergæster, måtte der også skaffes logi. Badehusselskabet indrykkede derfor annoncer, hvori man opfordrede borgere, der have værelser til udlejning, om at melde sig. Gæsterne kunne også overnatte på Højskolen for 1 kr. pr. nat.

På generalforsamlingen i 1890 blev det oplyst, at byen havde haft hele 132 fremmede badegæster i sæsonen.

Selskabet selv blev dog ingen større succes. Vejr og vind var særdeles hård ved konstruktionen, og efterhånden måtte man leje badeanstalten ud. Den 24. november 1890 kunne en sørgende aktionær skrive følgende i Ebeltoft Avis: » Ved Babylons Floder jeg grædende sad – nei, det var ved Vigens de sølvblaa Vande, og saa paa de sørgelige Rester af Badehuset, der nik-



*Badepiger på badeanstalten i Ebeltoft i begyndelsen af dette århundrede.*

kende og dikkende neie sig for de heftige Storme; men naar vil Bestyrelsen udbetale Udbyttet?»

I 1892 måtte selskabet give op. Badeanstalten blev solgt for 600 kr. til et nyt konsortium. Aktionærerne fik kun 4,92 kr. for deres 20 kr.'s aktier, af hvilke der var 119 stk.

Dette første turistfremstød var, som udviklingen siden skulle vise, helt rigtigt set. Turismen var kommet for at blive. I 1906 blev turistarbejdet organiseret i en forening.

# Nye tider er på vej

**A**llerede i 1870'erne havde fremsynede mænd i Ebeltoft søgt at skabe et alternativ til den ofte besværlige sørejse for at komme fra Ebeltoft til andre byer. Jernbanen var kommet til landet midt i århundredet og bredte sig overalt.

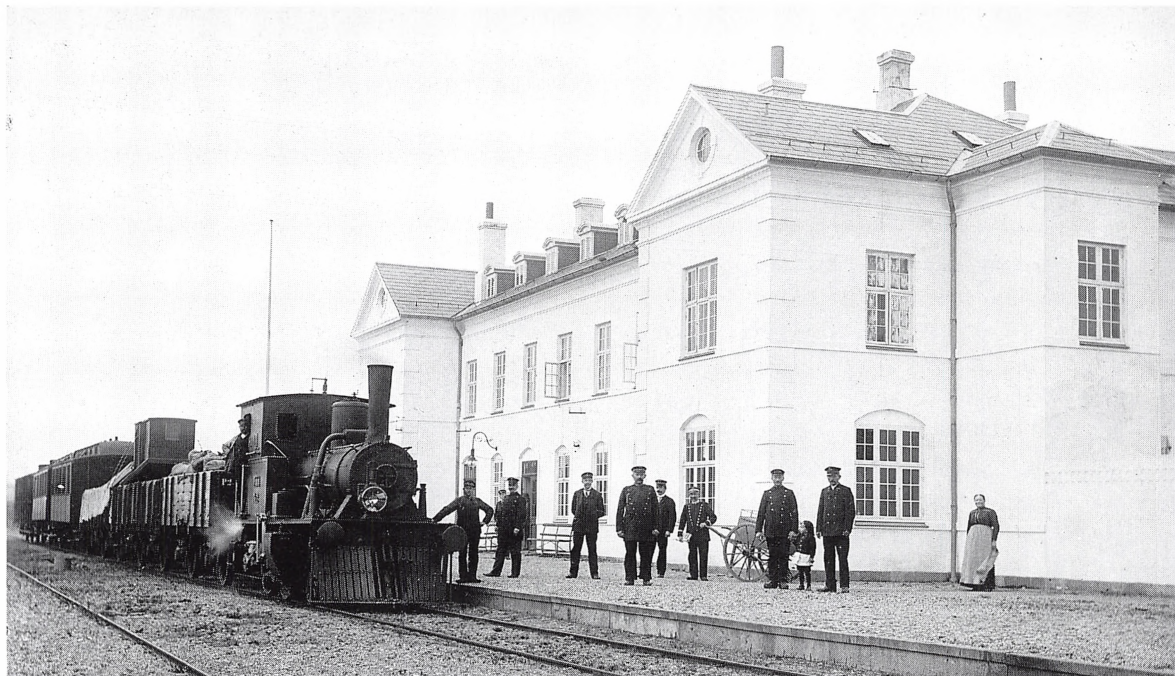
Byrådet vedtog i 1873 at forsøge at få forbindelse med banen fra Randers til Grenaa, men forgæves. Dampskibene slap i denne om-

gang for konkurrencen fra »damphesten på skinner«. Men i 1898 udstedte kongen bevilling på en jernbane fra Ebeltoft til Trustrup.

Bygningen af jernbanen satte skub i planerne om en udvidelse af Ebeltoft Havn. Trods en udvidelse i 1872 var det fortsat Stockfleths gamle havn fra 1820'erne, der var hovedelementet i havnen, og den var ikke stor nok. Problemerne viste sig bl.a., da store engelske dampere skulle sejle jernbaneskinne direkte til Ebeltoft til etableringen af Trustrup-banen.

Et projekt med en helt ny nordhavn blev udarbejdet. Men som så ofte før kneb det med pengene. En ansøgning blev sendt til trafikmi-

*Jernbanen kom til Ebeltoft i 1901 med damplokomotiver og flot stor banegård.*





*Rutebilerne blev en alvorlig konkurrent til dampskibene med persontransport. August Munk er her med den flotte bus mellem Aarhus, Rønde og Æbeltoft ca. 1920.*



nisteriet om støtte med henvisning til, at havnen ville få en stigende betydning med øget trafik som følge af jernbanens åbning.

Det blev desuden påpeget, at havnen med sin specielle beliggenhed næsten altid var isfri og dermed kunne bruges, når nabohavnen blev lukket af isen. Mulighederne for at blive en stor fiskerihavn blev berømmet sammen med de specielle tilflugtsmuligheder for skibe under storm.

Folketingets finansudvalg bevilgede et lån på 200.000 kr. af de 214.000 kr., som udvidelsen ville koste. Byggeriet blev sat i gang og var stort set færdig samme år.

Men forventningerne stod ikke mål med virkeligheden. Konkurrencen med først jernba-

nen, senere busser, lastbiler og privatbiler blev for stor – og ganske langsomt mistede Æbeltoft Havn sin tidligere så store betydning som knudepunkt for samfærdsel til og fra et stort område på det sydlige Djursland.

I dag er skibstrafikken på havnen næsten forsvundet med hensyn til fragt- og passagersejlad. I stedet er Æbeltoft nu udgangspunkt for større fartøjers udflugter med lystfiskere, og fremtidsudsigterne vil i højere grad basere sig på fritidssejlad og sejleriturismen.

Ideerne om at omdanne en del af Æbeltoft Havn til et center for gamle træskibe sammen med fregatinstitutionens planer om en museumshavn, kan dog være med til at skabe nyt liv rundt om det gamle havnebassin.

# Et svingende fiskeri

Fiskeriet er ringe og indskrænker sig til blot Huusholdnings Nødtørft for byen, det er dertil afvekslende som periodisk«.

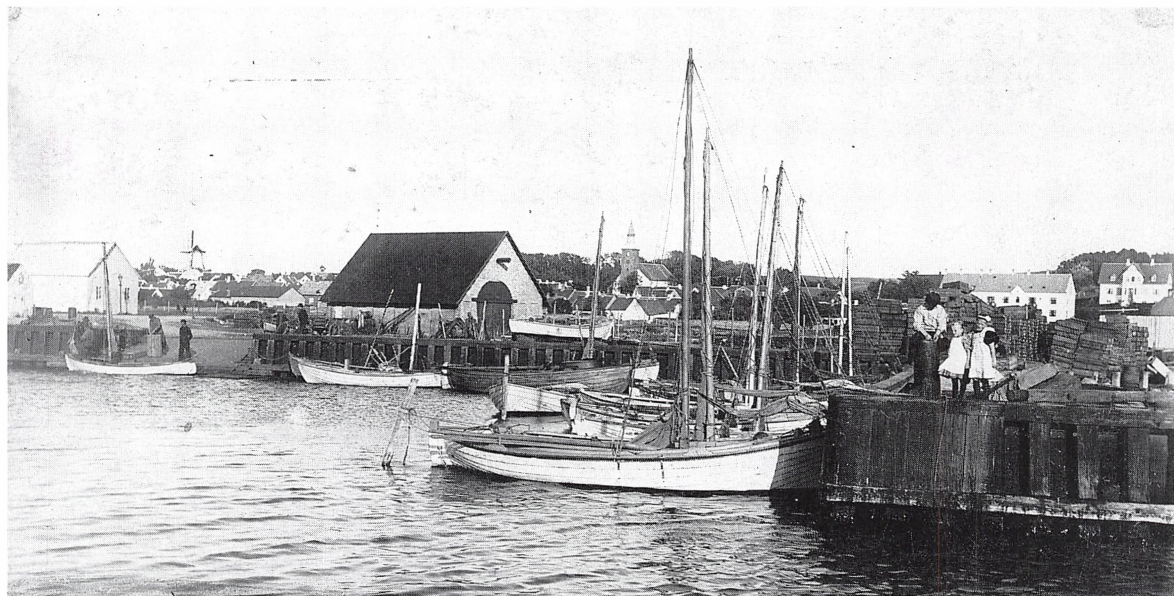
Byfoged Christen Fellumb gav i en beskrivelse i 1806 til kongen over forholdene ovenstående karakteristik af byens fiskerierhverv. Bedre blev det ikke i de nærmest følgende år under økonomisk trange tider op mod statsbankerotten.

Kong Frederik VI ville ikke hjælpe økonomisk til byggeri af en ny havn i Ebeltoft, men han gav derimod støtte til amtsstuekontorist

P. S. G. Hansen, Ebeltoft, der ville udvide et fiskeri anlagt i Vigen. Der blev ydet 700 rigsdaler mod sikkerhed i redskaber og et hus med salteri, som skulle opføres på havnen. To fiskerkarle skulle passe arbejdet.

I en skildring fra 1870'erne betegnes fiskeriet fra Ebeltoft som »temmelig meget«. Det blev drevet af kun få erhvervsfiskere i selve havnen, men med stort bundgarnsfiskeri. Om foråret var det torsk, sild og hornfisk, men om efteråret sild og makrel, der blev hentet i bundgarnene. Der var desuden et udbredt fiskeri med kroge og garn efter torsk og rødspætter, der blev solgt til fiskekvaser, som bragte fangsten videre til de større byer.

En del fiskede direkte fra kysten ved Boeslum Strand, hvor flere fiskerfamilier boede før



*De gamle sejlkuttere ved århundredskiftet måtte dele med dampere og fragtskibe om pladsen.*



*Selv om antallet af aktive fiskere er dalet, er der altid noget at følge med i på fiskerihavnen – ikke mindst når en kutter kommer i havn med en ladning, som skal gøres klar til auktion.*

århundredskiftet og senere flyttede til Ebeltoft.

En egentlig fiskeriforening fik Ebeltoft i år 1900 efter et møde om en ulykkesforsikring for fiskere. 18 indmeldte sig i den nye forening, der fik daværende havnefoged Rasmus Viggo William Burmeister som første formand. Han døde dog to måneder senere. Foreningen lå i en periode stille, indtil fisker Jens Jacobsen i 1901 blev formand. Den havde da 25 medlemmer, og tallet steg støt til godt 40 midt i 30'erne.

Med de mange fiskere var pladsen ofte trang i havnen, hvor der fortsat op i 30'erne var trafik med fragtskibe, men efter en ombygning af havnen i 1935 fik fiskerne den gamle havn helt for sig selv, og dermed bedre forhold.

Under 2. verdenskrig blev sat restriktioner for kutternes bevægelsesfrihed, og alle både skulle udstyres med specielle papirer. I Ebeltoft-distriktet blev ved den lejlighed registreret 43 fartøjer.

# Fisken ud i Europa

**S**alg af fisk foregik tidligere fra en vogn i gaderne, og denne tradition blev bevaret langt op i dette århundrede, men fremsynede fiskere i Ebeltoft sørgede også for at komme i gang med eksport.

Den største forretning på havnen i mange år var Otto Jensens fiskeeksport og filetfabrik. Den blev oprettet i 1927 af fiskeskipper Otto Jensen under beskedne forhold, men udviklede sig til en moderne fabrik med en hel del ansatte, egne pakhuse og isværk på havnen.

Sideløbende med driften af fabrik og eksportforretning var han også ejer af et par kuttere, som blev ført af andre lokale fiskere, bl.a. kutteren »Aline«, som Otto Jensen investerede i allerede i 1913, og som i mange år havde Ejner Olsen som skipper.

Otto Jensen har i 40'erne fortalt om eksporten til udlandet: »Filetterne sendes pr. tog i kasser isoleret med træuld og is. Før krigen gik størsteparten til Schweiz og Østrig. Vi fik såmænd en forespørgsel helt fra Palæstina. De spurgte, om vi kunne levere derned, men så kom krigen, og det blev ikke til mere.«

Forretningen, der eksporterede til hele Europa, blev senere overtaget af Otto Jensens søn, Benny Jensen, men filetfabrikken lukkede for



*Helt op i 60-erne var der travlhed på filetfabrikken i Ebeltoft Havn. Her er det fra venstre Vilfred Hansen, Konrad Jørgensen, Ib Petersen og Oscar Havmøller, der skærer fisk op.*

godt en snes år siden. Tilbage blev en fiskeforretning »Feriefisk« på havnen indtil begyndelsen af 90'erne.

Men også folk som Chr. Havmøller Sørensen, Chr. Johansen og V.E. Nielsen drev fiskeeksportforretninger i mange år. Før isværket kom på havnen, hentedes is til nedkøling af fisk om vinteren i Langesø og Stubbe Sø. Den blev kørt til Ebeltoft på slæde og anbragt i ishuset eller kældrene under bygningerne på havnen. Væggene i disse kældre var tykke og isolerede med tang, og isen kunne holde sig et godt stykke hen på sommeren.

Hvis isen en vinter helt udeblev på grund af manglende frost, blev forsyninger hentet ned fra Norge med skib.

I 1935 blev fiskeriet i Ebeltoft omtalt i »Dansk Fiskeristat«: »I Vinterhalvaaret søges Havnen af et ret stort Antal fremmede Fiskefartøjer fra Grenaa, Frederikshavn, Sæby, Esbjerg, Hundested m.fl. Steder, der afsætter Torsk til de ventende Kvaser, der væsentligst sejler på Oslo. I Sæsonen kan her indbringes indtil ca. 50.000 kg. Torsk pr. Uge.«

Bundgarnsfiskeriet beskrives som det vigtigste for de lokale fiskere, men også åleruser indgår i stort tal sammen med vod, garn og kroge.

Den indbragte fisk til havnen eksporteredes for størstedelen – små torsk levende til Norge, mens ål, sild og makrel blev sendt sydpå. Flad-fisk blev brugt til filetproduktionen og det lokale salg.

I en længere årrække har fiskeauktionen i Grenaa haft pakhuis i Ebeltoft, hvor fisk fra havnens kuttere indleveres til de daglige auktioner. Røgerier har havnen også haft gennem en årrække. I dag drives et røgeri som et tilbud



*Fiskeeksportør Chr. Havmøller Sørensen var en kendt skikkelse på havnen, hvor han drev sin forretning.*

til ikke blot byens borgere, men også de mange sommergæster i området med specialiteter indenfor fisk.

Fiskeriet er i dag ikke blot i Ebeltoft, men i hele Danmark, præget af de mange restriktioner og kvoteordninger, som er indført. De lokale fiskere er ofte væk hjemmefra for at fiske på Vestkysten.

Kommunen har i nogle år overvejet muligheden af at lave en ny og mere attraktiv fiskerihavn ved siden af færgehavnen syd for Ebeltoft, men ideen er endnu ikke realiseret.

# Byens søfart i dette århundrede

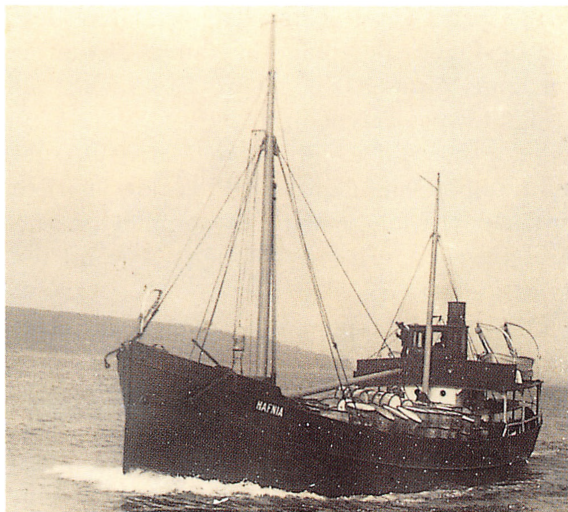
**D**a DFDS i 1921 opgav besejlingen på Grenaa, Anholt og Ebeltoft, blev der dannet et nyt aktieselskab, rederiet »Anholt«. Selskabet indsatte motorskibet »Vera«, som kom til at gå ugentligt på ruten mellem Anholt, Grenaa, Ebeltoft og Købehavn. Ruten medbragte som de tidligere såvel fragt som passagerer. Foruden »Vera« sejlede der gennem årene også andre skibe på ruten, således »Ebba«, »Hafnia« og flere med navnet »Anø«, hvoraf et blev minesprængt i starten af 2. verdenskrig. Men den mest legendariske var og

blev »Vera«, som sejlede på Anholt i over 40 år. Ebeltoft indgik dog ikke i ruten i alle årene. Om skibet »Vera« skrev forfatteren Achton Friis: »Navnet var det mest indtagende ved den; den ligner en Mellemting af en udrangeret Omnibus og en gammel Blikspand, tiltrods for at den kun er faa Aar gammel – og efter dens Udseende at dømme, havde vi ventet at finde selve Klabaftermanden paa Komandobroen. Men slet saa galt var det dog ikke.«

I 1963 likviderede det lille Anholt-rederi. Rederiet havde fået bygget et helt nyt skib, »Anø«,



*Slagtesvin til Ebeltoft Andelssvineslagteri ankommer til Ebeltoft Havn. Foto fra begyndelsen af dette århundrede.*



Rederiet »Anholt's« skib »Hafnia«.

som også skulle have været indsat på Ebeltoft. Men nybygningen var for stor en opgave for det lille rederi. Amt og kommuner overtog her efter færgen til Anholt.

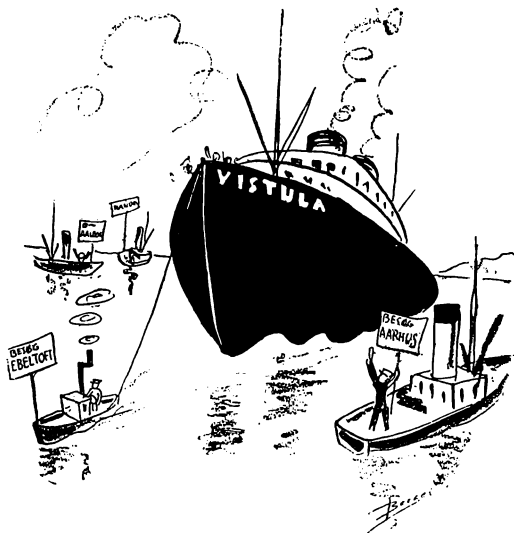
I de seneste 30-40 år har der desuden flere gange været forsøg på at få etableret forskellige andre færgeforbindelser fra Ebeltoft, bl.a. til Halmstad i Sverige samt Samsø og Århus. Disse ruter, som mest har været i turistøjmed, har aldrig opnået succes. Det seneste forsøg fandt sted i 1984 på en rute til Samsø med skibet »Vikingasol«, ved rederiet »Ø-ruterne A/S«.

Situationen har hele tiden været den, at Ebeltoft i dette århundrede havde udspillet sin rolle som betydelig havneby. Naturligvis kom der stadig jævnlige fremmede skibe til byen f.eks. kuldampere til Kulkompagniet. Men også byens få andre store erhvervsvirksomheder, som S.B. Lundbergs Maltfabrik A/S, A.Knudsens

Garveri A/S, Ebeltoft Andels Svineslagteri, Ebeltoft Teglværk og de store købmænd benyttede i perioder flittigt skibsfarten som transportsmiddel. Desuden blev der udskibet kalk fra kalkværkerne i Balle. Ligeledes spillede pakkebådene endnu op til midten af dette århundrede nogen rolle. Kaptajn Ole Larsen fra Ebeltoft sejlede således med pakkebåden »Gert« helt op til 1960'erne.

Men situationen blev aldrig rigtig god. Havnefoged Axel Jensen opfordrede således i flere avisindlæg i 1930'erne alle til at bruge havnen noget mere.

Byen og havnen har i dette århundrede også været gæstet af mere specielle skibe. I juni 1930 fik byen besøg af DFDS-damperen »Vistula« med dansk-amerikanere på krydstogt til danske byer.



Vittighedstegning i avisen fra damperen »Vistula«s besøg i Ebeltoft i 1930.

# Strandinger

**E**beltofts tidligere ry som en betydelig havneby hang for en stor del sammen med byens centrale placering midt i landet, tæt ved den vigtigste danske sejlroute fra bælerne op langs den østjyske kyst og nord om Skagen. Det meste af landets skibsfart passerede således tæt forbi Djurslands kyster. Dertil kom, at Ebeltoft Vig i sejskibenes tid ydede en ganske god nødhav og tillige var isfri længere end andre østjyske havne. Dette forhold levede byen tidligere højt på. Med den moderne søfart spiller disse forhold ingen rolle længere. De gode Ebeltoft-borgere kunne således tidligere sidde over romtoddyen på »Gjestgivergaarden« og gøre sig vittig over nabobyen Grenaa's dårlige havneforhold. Man fortalte bl.a., at: »Nu er Grenaa havn sandet til, og nu skal der lægges kartofler i den« eller »Den kan sgu sagtens være isfri, for der er jo ingen vand i den!«

Endnu i slutningen af forrige århundrede kunne Vigen til tider være tæt belagt med skibe. I 1889 var der 154 skibe der søgte nødhavn her, og i 1891 var tallet 215. Ebeltoft Avis berettede den 18. april 1898 følgende herom: »Atter har der her paa Rheden samlet sig en større Kofardiflaade af alle Nationaliteter, der under de vedvarende østlige Storme har søgt Ly paa den under alle Veirforhold eneste sikre Ankerplads paa Jyllands Østkyst. Det er et imponerende Skue efter Solnedgang at se Indre- og Yderrheden saa pragtfuldt oplyst af de mange Lanterner, som Fartøjerne nødvendig maa an-

bringe paa Grund af den daglige Dampskibsfart og Vigen's Beseiling om Natten. Det er en Selvfølge, at alle Skibene proviantere her og bringe Liv paa Havnen.«

Men farvandet ud mod Kattegatkysten kunne også i sejskibenes tid ofte volde alvorlige problemer. Utallige skibe er gennem tiderne strandet eller forlist ved Hasnæs' kyst ud for især Gåsehage.

Et typisk eksempel på et sådant forlis er et vragsfund ved Gåsehage, som i 1990 og 91 er blevet undersøgt og registreret af et marinearkæologisk projekt i samarbejde mellem Skov- og Naturstyrelsen og flere museer, bl.a. Ebeltoft Museum. Vraget var et mindre sejskib, som ud fra fundmaterialet må dateres til ca. 1700. Undersøgelsen resulterede i et rigt varieret fundmateriale bestående af bl.a. træskeer, kridtpiber, sko, keramik, tønder, måtter, tovværk, taljeblok, skibstømmerværktøj og korn. Et andet lignende skibsvrag fra omkring samme tid, som er blevet undersøgt i 1980 ud for Vibæk, var lastet med mursten.

Når man i ældre tid skulle sejle til Ebeltoft, udgjorde kirken, byens gamle rådhus og landskabet omkring Skelhøje de vigtigste sømærker eller landkendinge. Da man således i 1789 byggede rådhuset, blev det fra kongemagtens side krævet, at bygningen skulle forsynes med et spir, ligesom det tidligere rådhus, som det erstattede, p.g.a. bygningens funktion som sømærke.

Det var imidlertid først i sidste halvdel af 1800-tallet, at afmærkningen til Ebeltoft blev rimelig. I 1856 fik Hjelm fyr, og i 1872 fulgte fyret ved Sletterhage på Helgenæs. I Ebeltoft blev forholdene først bragt i orden efter, at ca.





# Fregatten i Ebeltoft 1886

**D**en danske flådes indsats i slaget ved Helgoland i 1864 havde skabt stor respekt i hele landet for ikke mindst fregatten »Jylland«, der var aktiv med i kampen og senere blev kongeskib for kong Christian IX på en rejse til Island i 1874.

Det vakte derfor en vis opmærksomhed, da det i 1886 blev besluttet, at den kun 13-årige prins Carl skulle på sommertogt med »Jylland« som »lærling«. I Ebeltoft Avis blev begivenheden registreret sammen med nyheder fra hoffet. Den slags betragtedes som de allervigtigste meddelelser overhovedet.

Men endnu større opmærksomhed vakte det senere den samme sommer, da »Jylland« en dag i begyndelsen af august med kommandør Braem som chef og kaptajn Sølling som næstkommanderende stod ind i Ebeltoft Vig og kastede anker. I forvejen var også orlogsbriggen »Ørnen« på et længere øvelsesophold i Vigen, og briggens musikkorps havde været i land i Ebeltoft for at underholde borgerne med koncert i Skoven.

Begivenhederne blev naturligvis beskrevet i avisen: »Besætningen iberegnet Chafen og samtlige Officerer bestaar af 407 mand, hvoraf dog 60 ere unge Kadetlærlinge, som her faa deres første Uddannelse. Blandt disse vordende Søofficerer befinder sig som bekendt Hs. kgl. Højhed Kronprindsens næstældste søn, Christian Frederik Carl.

I Søndags Eftermiddags havde halvdelen af



*Prins Carl var i 1886 lærling på fregatten »Jylland« og ses her i uniform fra togtet. (Foto: Det Kgl. Bibliotek).*

Mandskabet og Lærlingene Landlov ogsaa den unge Prinds som syntes at befinde sig særdeles vel ved at gaa omkring med de andre unge Gutter og spise Stikkelsbær af en Papirspose. Om bord nyder han selvfølgelig samme Behandling som de andre Lærlinge, dog har han sin egen Kahyt og spiser i Officersmessen.

I Mandags vare en del af Mandskabet i land og foretog nogle øvelser i Skydning og Exersits.



*Fregatten »Jylland« for sejl i Ebeltoft Vig 1886.*

Chefen havde samme Dag indbudt nogle Damer og Herrer her fra Byen til en lille Festivitet ombord, hvor Dækket ved hjælp af Solseil og Flag var omdannet til en smuk og rummelig Salon, prydet med Blomster og Grønt og straalende oplyst, ved Synet af hvilken man uvilkaarligt maatte mindes et tilsvarende Arrangement fra Balleten »Fjernt fra Danmark« på Det kgl. Theater.

Fregattens Gæster i Mandags have indbudt Officererne fra »Jylland« og den unge Prinds saavel som Officererne fra »Ørnen« til en Middag som afholdes i Dag paa Gjæstgivergaarden her i Byen.«

Senere marinekaptajn E. Wessel var med og skrev i sine erindringer: »I den festligt smykkede Spise- og Balsal, hvis ene Væg prydedes af

et stort Maleri af Fregatten »Jylland« til Ankers ved Ebeltoft, var opført en Musiktribune, og til Tonerne af Riberhusmarch førtes Prinsen og Officererne til Bords af deres respektive Bordkavallerer. Damerne var udelukket fra Middagen og gav først møde efter Bordet, da Dansen skulle begynde. Det siger sig selv, at Stemningen var godt oppe paa den ene Side, men noget mat paa den anden. Hen paa aftenen blev der dog skaffet Ligevægt til Veje, og Ballet gik med Liv og Lyst til den lyse Morgen.

Under Festmaaltidet henvendte Hotellets indehaver sig til Prinsen og anmodede om tilladelse til at opkalde Hotellet efter den høje Gæst. Tilladelsen blev beredvilligt givet, og næste Dag prangede et stort Skilt med navnet »Hotel Prinds Carl« paa Hotellets Facade.«

Prins Carl blev i 1905 Kong Haakon VII af Norge.

# »Jylland« – verdens største træskib

Fregatten »Jylland« vendte aldrig i aktiv tjeneste tilbage til Ebeltoft efter det mindelige besøg i sommeren 1886. I den følgende vinter var skibet på sit sidste officielle togt, og blev derefter kaserneskip i København indtil det i 1908 udgik af flådens tal.

En omtumlet skæbne fik den gamle fregat i mange år. Den blev brugt til en række formål: Udstillingsskib i Århus 1909, i privateje ved Juelminde og derefter logskib i København for skolebørn fra provinsen.

Forfaldet blev, som tiden gik, mere og mere udtalt, og adskillige forsøg blev gjort på at få sat en effektiv restaurering i gang, men intet ville for alvor lykkes.

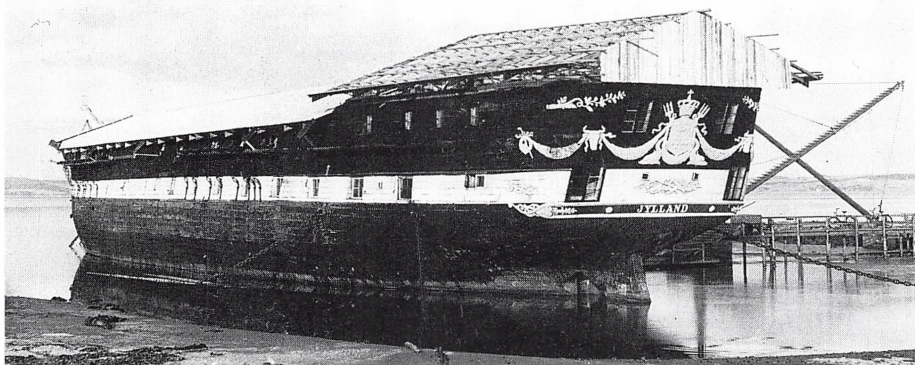
I 1960 blev det besluttet, at det gamle orlogsfartøj skulle forlade Holmen og i stedet place-

res i Ebeltoft, og under stor festivitas ankom fregatten så den 21. september samme år og blev slæbt på plads i byens trafikhavn.

Optimismen var stor omkring en fuldstændig restaurering, som dengang blev anslået til ca. 5 mio. kr. over en årrække. Arbejdet blev sat i gang, men pengene rakte som ofte før ikke langt, og snart gik arbejdet helt i stå.

En nødtørftig vedligeholdelse blev det til i mange år, men gæsterne strømmede til for at se det gamle skib. Skiftende kulturministre kom også på besøg, men hver gang uden at have de fornødne midler til at sikre en effektiv restaurering.

Midt i 70'erne foreslog daværende borgmester i Ebeltoft Jens Aage Rasmussen, at byen skulle overtage det gamle skib, og en overdra-



*Fregatten var i en sørgelig forfatning, da den kom til Ebeltoft i 1960.*

*Årlige møder med erhvervslivet har skabt stor interesse for »Jylland«s restaurering. Her fortæller formanden, borgmester Chr. Rose, om arbejdet, mens protektor, HKH, prins Henrik, skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller og direktør Jørgen Petersen lytter med.*



gelse blev aftalt med forsvarsminister Orla Møller. Men der gik politik i sagen, og efter en forespørgselsdebat i folketinget blev en sådan ordning opgivet.

En selvejende institution, som skulle overtage fregatten og sørge for dens restaurering, blev i stedet planlagt med deltagelse af både de gamle fregat-støtteselskaber, Nationalmuseet, Orlogsmuseet, Ebeltoft Kommune, Århus Amt og Marineforeningen. I 1978 fik institutionen så officielt skibet overdraget.

Opgaven med restaureringen af »Jylland« kunne forekomme helt uoverskuelig, men med Jens Aage Rasmussen som en utrættelig formand, der ikke kunne holde tale uden at nævne skibet, og direktør Jørgen Petersen som initiativrig igangsætter, kom der skred i tingene.

Den 9. maj 1983 ved markeringen af årsdagen for slaget ved Helgoland i 1864, kunne

Hans Kongelige Højhed, prins Henrik, som protektor give startskuddet til den store landsindsamling, som skulle skaffe pengene til restaureringen.

I august 1984 blev »Jylland« slæbt ud af Ebeltoft Havn og flyttet til sin sidste placering – en ny tørdok nord for havnen, og et vigtigt skridt var dermed nået.

En række danske virksomheder bidrog med kontant støtte og praktisk hjælp til doksætningsprojekt og begyndende restaurering, men det endelige skub fik restaureringen, da skibsreder Mærsk Mc-Kinney Møller den 14. januar 1989 på Amalienborg overrakte et gavebrev på en gennemgribende restaurering gennemført i samarbejde med og under teknisk ledelse af Odense Stålskibsværft Lindøvvrftet.

I de fem år, der er gået siden, har den gamle fregat fået sit gamle udseende tilbage.



*Mols-Linien har gennem mere end 25 år haft stor succes på Kattégat. Det skyldes bl.a. udformningen af færgehavnen, som sikrer hurtig ind- og udkørsel fra færgerne uden trafikproblemer.*

# Over Kattegat

**M**ere end 100 års debat om at skabe en hurtig forbindelse over Kattegat lå forud for åbningen af den nye færgerute Mols-Linien den 18. maj 1966.

De lokale forsøg på at lave en forbindelse til Issefjorden strandede i 1850'erne. Et spændende projekt fra en tysk ingeniør om jernbane- og færgeforbindelser fra Tyskland til Sjælland og Jylland svarende til Fugleflugtslinien og Mols-Linien led en krank skæbne i 1870'erne sammen med forslag om en tilslutningsrute til det nye jernbanenet.

Ideen blev luftet med mellemrum, men der kom aldrig realiteter i sagen, før Ebeltofts stadsingeniør H. H. Hansen i slutningen af 1950'erne for alvor begyndte at arbejde med sagen samtidig med flytningen af fregatten »Jylland« til Ebeltoft.

Han var ved at blive overhalet indenom af en sjællandsk kroejer, den 62-årige Valborg Heinrichsen, der ville lave en rute »Valborg-Line« fra Ebeltoft til Havnsø i Sejerøbugten. »Bedstemor med store planer« var beskrivelsen, men projektet var for ambitiøst og væltede som et korthus, inden det kom i gang.

Ebeltoft Kommune gik aktivt ind for Mols-Linien, og da også DFDS kom ind i billedet, kom der for alvor fart i planerne. Det nye rederi blev en realitet i efteråret 1964. Men der skulle først anlægges havne og bygges nye færger til ruten på Ålborg Værft.

I maj 1966 kunne de første biler så føres over

fra den nye færgehavn på det sydligste punkt af Hasnæs-halvøen tæt ved Gåsehage til færgehavnen på Sjællands Odde. To nye færger »Mette Mols« og »Maren Mols« sejlede i pendulfart på den korte rute, og succesen viste sig hurtigt.

Passagertal og overførsel af både person- og lastbiler steg voldsomt i takt med privatbilismens udvikling i de glade 60'ere, og snart måtte de to piger på ruten have selskab af »Mikkel Mols« og »Morten Mols«.

Oliekriserne i 70'erne satte en brat stopper for udviklingen. To nye storfærger var bestilt til levering midt i 70'erne til ruten, og trods problemerne blev de også indsat.

Men konkurrencen var samtidigt blevet skærpet på Kattegat. De »gamle« ruter Århus-Kalundborg og Grenaa-Hundreded havde mistet markedsandele til Mols-Linien og et nyt rederi Juelsminde-Kalundborg, og »slaget om Kattegat« bølgede op i begyndelsen af 80'erne.

Mols-Linien klarede sig bedst ud af konkurrencen, men det tog hårdt på rederiet, at det gamle moderselskab DFDS havde økonomiske problemer. Og til sidst måtte »guldægget« Mols-Linien sammen med Grenaa-Hundreded Linien sælges til rederiet J. Lauritzen.

I 80'erne var situationen præget af debatten om den kommende faste forbindelse over Storebælt. En rapport slog fast, at mindst en færgerute skulle overleve – og der var uofficielt enighed om, at det måtte blive Mols-Linien.

Og så kom Lauritzen-koncernen ud i økonomisk uvejrh og måtte som DFDS skille sig af med det solide rederi Mols-Linien. Denne gang var den nye ejer et anpartsselskab under DIFKO – og det bliver denne selskabskonstruktion, som skal sikre rederiet i det næste århundrede.

# Den daglige dont

**B**ygningen af den nye havn i 1901 samt oprettelsen af Ebeltoft-Trustrupbanen medførte, at havneterrænet blev opfyldt, og banelegemet blev ført helt her ud. Siden er der vokset en række virksomheder op omkring det nye havnemiljø, mens der tidligere kun var en-

kelte pakhuse samt bl.a. lodshus, toldbod og vejerbod her.

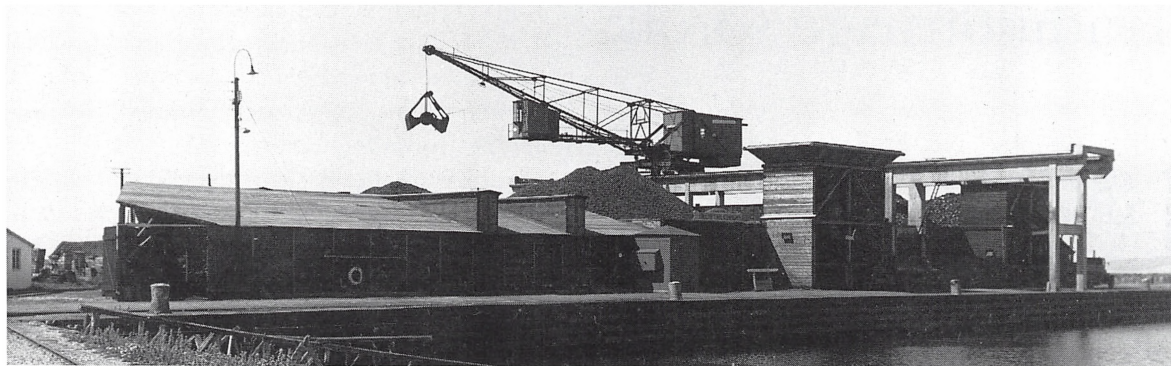
En særlig betydningsfuld virksomhed på havnen, og tilmed i perioder byens største, var Ebeltoft Kul-Kompagni A/S, der blev startet i 1926 af grosserer P.M. Hermansen. I 1935 opførte firmaet en hel ny kulgård med svingkran, siloer og rensningsanlæg, som stod indtil for få år siden.

Havnen fik desuden i 1915 en bedding, som blev fornyet i 1962. Og i 1934 startede Holger



*Kalkskuden »Margaretha« i Ebeltoft Havn omkring 1915.*





*Kulkranen opført af Ebeltoft Kul-Kompagni A/S på havnen i 1936.*

Andersen et bådebyggeri, som gennem årene byggede en række fortræffelige fiskekuttere.

Desuden oprettede kommunen i 1902 et gasværk på havneterrænet, som ophørte igen i 1962. Af andre virksomheder findes tømmerhandel, maskinsmedie og virksomheder, der genbruger gamle bildæk.

Havnen gav også brød og arbejde til mange havnearbejdere, som organiserede sig i en losseklub, der havde ca. 30 medlemmer, da den var størst. En af de gamle lossere, Anker Marius Møller, mindes: »at losningen eller ladningen af de mangeartede varer ikke altid var lige velkommen. De værste ladninger var kalk fra kalkværkerne ved Balle. Kalken kom i løs vægt i banevogne og blev så på trillebør kørt ad losse- og ladebroerne for at styrtes i skibets last. Det ikke alene svinede stærkt, men den fine kalk trængte ind alle vegne og værst var det naturligvis med næse og mund.«

Den 27. februar 1919 oplevede havnen desuden en alvorlig arbejdskonflikt vendt først og fremmest mod købmand Lundbergs firma, idet Dansk Arbejdsmandsforbund havde varslet

strejke over for købmændene i Ebeltoft. Ebeltoft Avis fra samme dag bragte bl.a. følgende herom: »Strejken, der ialt omfatter 40 Mand, hvoraf godt 30 hos Firmaet Lundberg og resten paa Havnen, ser imidlertid ud til at faa ret alvorlige Følger, idet et Forlydende i Dag vil vide, at saavel D.F.D.S. som Aarhusbugtens Dampskibsselskab agter at indstille Farten paa Ebeltoft, saa længe Strejken varer. Er dette Forlydende rigtigt – og derom har vi ikke i Øjeblikket Grund til at tvivle – maa man oprigtig haabe, at denne Konflikt hurtigst muligt bliver bragt ud af Verden, idet Størsteparten af Byens Handlende afsender eller modtager deres Varer pr. Damp.«

Striden stod som så ofte om lønnen. Arbejdsmændene ønskede lønnen forhøjet fra 0,72 kr. til 1,10 kr. i timen. Strejken sluttede imidlertid den 13. marts efter et forlig, hvor borgmester A. P. Larsen var mægler. Resultatet blev, at den almindelige timeløn herefter blev fastsat til 1,00 kr., dog med 1,05 kr. for arbejdet på havneplads, gasværk og slagteri. Natarbejde fra kl. 19 til kl. 6 gav hele 1,60 kr. i timen.

# Traditionsrige søfolk

I Ebeltoft, en af Danmarks ældste Søkøbstæder, bør Enhver, der har Interesse for Søværn og Søfart og elsker vor Vig og Byens smukke Beliggenhed ved samme, være Medlem af Marineforeningen.«

Sådan stod at læse i en indbydelse som blev sendt til en række Ebeltoft-borgere i februar 1917. Formålet var at indbyde dem til at være med til at danne en marineforening i byen.

Initiativtageren, vinhandler G. Holm-Petersen, havde ikke selv direkte noget med havnen at gøre, men var i København kommet i kontakt med marineforeningen der. Fisker Otto Oxholm blev foreningens første formand.

Kammeratskabet mellem de maritimt interesserede har gennem årene været foreningens fornemste formål, men også udbredelse af interesse for maritime forhold har hørt til formålene. De er blevet tilgodeset gennem både oplysende og festlige arrangementer.

Fregat-sagen har været en af marineforeningens specielle interesser, og i 1979 skabtes traditionen med de årlige juleskafninger på fregatten. Gæster fra nær og fjern stod i kø for at få lov at smage flådens traditionelle servering af ærtesuppe, flæsk og beskjøtter med hede drikke tilsat godt med vestindisk rom.

En anden af søkøbstædernes gamle traditioner holder foreningen vedlige. Den årlige »sejlad« gennem byen med fastelavnssluppen.

I Ebeltoft går skikken langt tilbage og var oprindelig begyndt af fiskerne med det formål at samle penge ind til fattige fiskerenker og deres børn. Fiskeriforeningen stod i mange år for »sluppen« og bemandede denne år efter år, men midt i 50'erne blev der problemer med at klare opgaven.

Den blev så taget op igen i 1970 af marineforeningen, hvor fiskerne også er med, og siden har traditionen været ubrudt. I dag samles hvert år ind til et nyt formål, da det offentlige nu har overtaget den sociale funktion, som slupindtægterne klarede førhen.

*Plakat for første sommerfest »Baadfesten« 1927.*

**Søndag den 14. August**  
afholdes

# Baadfest

## i Ebeltoft

**med historisk Festoptog, Illumination og Festfyrværkeri.**

**PROGRAM:**

Kl. 19,45 (7,45) afgaar Festoptoget fra Nørreport gennem Byen til Havnen.  
Kl. 20,45 (8,45) afsejles i illuminerede Baade fra Havnen paa Rundtur i Ebeltoft Vig, hvorunder Orkester og Sangkor vil underholde Passagererne.  
Kl. ca. 21,30 (9,30) afbrændes paa Ebeltoft Vig stort Fyrværkeri, hvorefter Baadene vender tilbage til Havnen.

Efter Landstigningen afgaar Fakkeltog fra Havnen gennem Byen.  
Ved det gamle Raadhus paahøres de gamle Vægtersange. Fakterne kastes i Baal paa Pladsen foran Tangdigerne.

Derefter Midnatsbal paa Hotel Ebeltoft - Hotel Vigen - Hotel Skandsenskilde.

**Billetpris for Sejladsen: Kr. 1,50, Adgangstegn til Havnen: Kr. 0,50, Barn 0,25**

Billetter til Sejladsen maa forudbestilles i Ebeltoft Boghandel, S. H. Elle, Telefon 36, senest Søndag Kl. 10-12.

Paa Festsomitiens Vegne  
**Turistforeningen for Ebeltoft-Møls.**



*Gennem mere end 20 år har Ebeltoft Marineforening holdt traditionen med fastelavnsskibet i hævd.*

Den traditionsrige sommerfest i Ebeltoft er oprindelig startet i 1927 som en bådfest, hvori havnen spillede en ikke ubetydelig rolle. Og søfolkene spillede en flot rolle ved festens store optog, der i en århusiansk avis bl.a. blev beskrevet således:

»Klokken 8 lød Bjørneborgermarchen fra Nørrebakken, og frem skred et højtideligt Festoptog, der skulle gengive en Fiskerfest for 100 år siden – en Fest, hvor Fiskerne indbød Byens Borgere til en sejltur paa Vigen. Og Hille den, hvor det gik fint og højtideligt til. Forrest Byens beredne Politi, saa Stadshauptmand, højt til

Hest i sin fine Majoruniform. Ved hans Side ride hans smukke slanke Frue, saa kommer de gamle Vægttere med Morgenstjerne og Kabuds, saa den pyntede Baad med kække Orlogsmænd, yndige Fiskerpiger og vejrbidte stridskæggede Fiskere i Olieøj og sydvest. Efter Båden vandrer i Optog Byens Borgere til Baadfesten paa Vigen.«

Festen blev en stor succes det år, men senere er begivenhederne rykket væk fra havnen til byens festplads. Ideen om en fest i havneområdet søges nu for alvor genoplivet med »Maritime Dage.«

# I venskabelig dyst

**M**ed mange små både i Ebeltoft Havn opstod helt naturligt allerede i sidste århundrede ønsket om at lave venskabelige dyste til søs i form af kapsejladser. En egentlig forening stod ikke bag, men på en generalforsamling i badehusselskabet blev ideen bragt frem.

I sommeren 1888 kunne så indkaldes til den første kendte kapsejlad på Ebeltoft Vig. Kapsejladserne havde »vundet en efter vore Forhold temmelig stor Tilslutning«, konstaterede den lokale avis dagen efter. 12 både startede i en laber kuling på den afmærkede sejladstrækning i Vigen. Fra dampskibet »Helgenæs« kunne inter-

esserede følge løbet – og om aftenen var der præmieuddeling og fest i skoven med æresport ved indgangen til festpladsen og musikkorps.

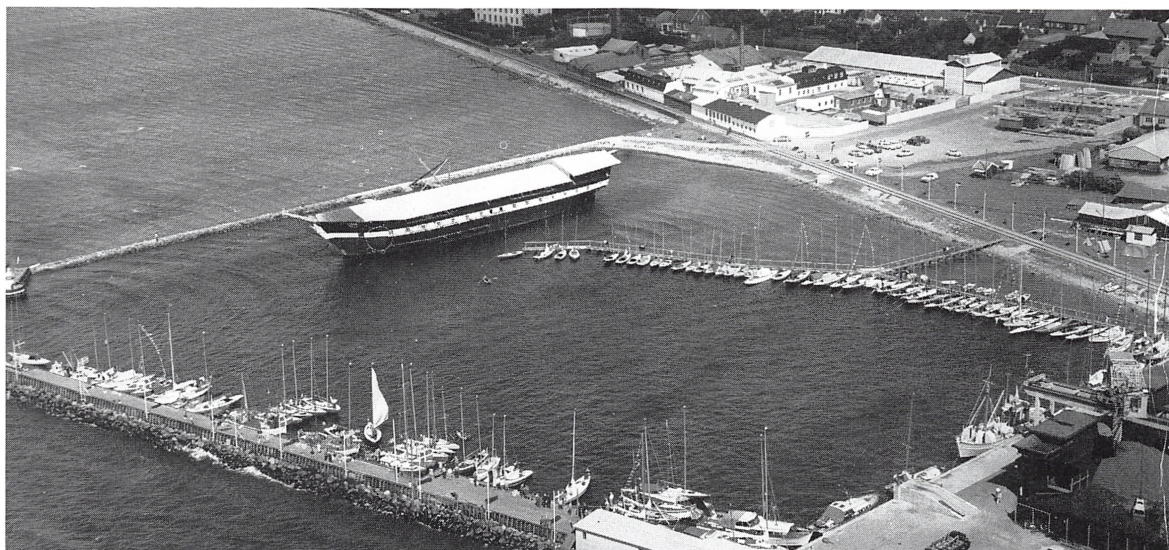
Året efter blev succesen gentaget for brugs- og lystbåde i hele Ebeltoft Tolddistrikt, og igen var 12 både med. To måtte dog udgå med knækkede master i hårdt vejr.

Ved århundredskiftet var der kun ganske få egentlige lystbåde i Ebeltoft, men op gennem dette århundrede steg tallet støt – og ikke mindst efter 2. verdenskrig.

I foråret 1966 kunne flere års ideer om oprettelse af en egentlig sejklub i Ebeltoft tage form. Med 40 medlemmer stiftedes sejklubben »Ebeltoft Vig«, og den indledte straks forhandlinger med det kommunale havneudvalg om etablering af en lystbådebro i trafikhavnen. En sådan blev lavet langs med landsiden af havnebassinnet.



*Århus-sejlere kom i århundredets begyndelse tit til Ebeltoft. Her er de i havn 1910.*



*Et DM-stævne i Dansk Sejlunion bragte mange lystsejlere til Ebeltoft. De fyldte godt i havnen i 1960-erne sammen med fregatten. Senere flyttede de fleste sejlbåde til Skudehavnen.*

Men interessen for sejlsport voksede støt, og pladsforholdene i trafikhavnen blev efterhånden for trange for sejlklubben. En kreds af medlemmer gik i gang med at arbejde med planer om en egentlig lystbådehavn.

På et areal syd for fiskerihavnen – delvist brugt til losseplads gennem en årrække – gik arbejdet med at bygge Ebeltoft Skudehavn som en selvejende institution så i gang, og i sommeren 1976 kunne den tages i brug.

Der var hermed skabt gode forhold for ikke blot de lokale sejlere og fritidsfiskere, men også for de mange sejlende turister, der hvert år gæster Ebeltoft. Den nye havn skabte så stor interesse, at det i højsæsonen faktisk er svært at finde sig en plads, hvis man som gæst kommer sent til byen.

De to havne er begge i brug, når store sejlstævner bliver gennemført. Siden 60'erne har Ebeltoft Vig med jævne mellemrum været skueplads for afvikling af danmarksmesterskaber i mange bådtyper.

I en lang årrække havde Ebeltoft en ro- og kajakklub med klubhus ved stranden et godt stykke nord for havnen, men i dag har en nye ro- og kajakklub også Skudehavnen som udgangspunkt for sit virke.

I 80'erne blev skabt yderligere en aktivitet for sejlende turister med åbningen af den maritime ferieby ved Øer – »De syv øer«, hvor der også er plads til et stort antal gæstebåde, som gennem en sluse løftes godt 1,60 meter op til en kunstig sø i det gamle ralgravningsområde, hvor vikinernes skibe for mange år siden dukkede op.

# Noter og henvisninger

Ved udarbejdelsen af denne bog er der, hvor andet ikke er nævnt i første række anvendt arkiv- og billedmateriale fra Ebeltoft Byhistoriske Arkivs samlinger. Ikke mindst de mange optegnelser foretaget af Poul Hvitved og Margrethe Lundberg er flittigt benyttet. Ebeltoft Købstads arkivalier og andet arkivmateriale på Landsarkivet i Viborg er ligeledes anvendt. Ebeltoft Avis samt Århus Stiftstidende i diverse

årgange danner ligeledes grundlag for en del af materialet.

En særlig tak til arkivassistent Finn Rasch Pedersen, Ebeltoft Byhistorisk Arkiv, speciallæge Arne Sell, Risskov, Ebeltoft Marineforening og Århus Stiftstidendes billedarkiv for bistand med fremskaffelse af oplysninger og billedmateriale.

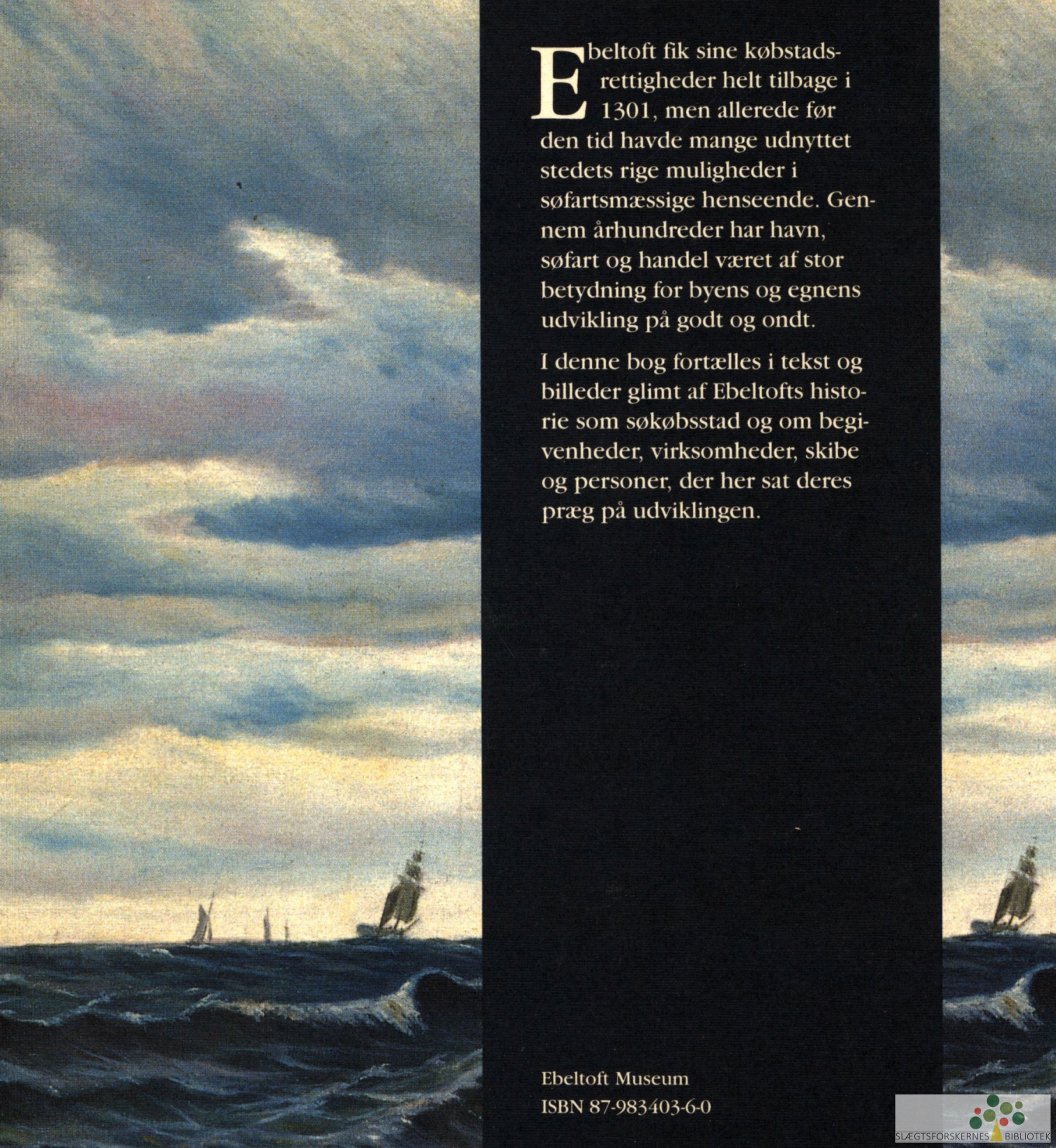
# Litteratur

- Albeck, Gustav, Ingeborg Konradsen og Poul Rasmussen, 1951: Ebeltoft Købstads Historie. Ebeltoft.
- Andersen, Herm., 1936-37: Told-og Konsumtionsvæsenet i den gamle Købstad. Den gamle Bys årbog.
- Barfod, Jørgen, 1959: Ebeltofts skibsfart på Christian V's tid. Handels-og Søfartsmuseets årbog.
- Barfod, Jørgen, 1967: Danmarks-Norges Handelsflåde 1650-1700. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.
- Barfod, Jørgen, 1990: Flådens fødsel. København.
- Berntsen, Arent, 1656: Danmarckis oc Norgis Fructbar Herlighed. København (1971).
- Bjerg, Hans Chr. og John Erichsen, 1980: Danske orlogsskibe 1690-1860. Konstruktion og dekoration. København.
- Blytman, Einar og Rogert Fjeldborg, 1927: Det kgl danske Fyrvæsen 1560-1927. København.
- Bøttiger, L.J., 1893: Ebeltoft og Omegn. Århus.
- Christophersen, Erik, 1984: Rutefarten mellem Grenaa og Sjælland siden 1850. Grenaa og Omegn Før og Nu. Grenaa.
- Crumlin-Pedersen, Ole, 1972: Kællingen og kløften. Nogle jyske fund af kølsvin og mastefisk fra 800-1200 e.Kr. Handels- og Søfartsmuseets årbog.
- Crumlin-Pedersen, Ole, 1981: Skibe på havbunden. Vragfund i danske farvande fra perioden 600-1400. Handels- og Søfartsmuseets årbog.
- Det kongelige Søkaart-Archiv, 1892: Den danske Havnelods. København.
- Ebeltoft Marineforening, 1985: 1945 – 5. maj – 1985. Ebeltoft.
- Egevang, Robert, 1975: Det gamle Ebeltoft. Nationalmuseet. København.
- Eriksen, Hartvig, 1981-84: Ebeltoft efter århundredeskiftet I-II. Ebeltoft.
- Feldthusen, P.A. og Alfr. Jeppesen, 1944: Fregatten Jylland i Krig og Fred. København.
- Fode Henrik, 1971: Småskibsfarten på Århusbugten 1865-1914. Århus.
- Fridericia, J. A., 1894: Adelsvældens sidste Dage. København (1975).
- Graae, Poul, 1966: Hundrede år på havene. Det Forenede Dampskibs-Selskab 1866-1966. København.
- Grandjean, Louis E., 1946: Søkortets Stednavne I. del. København.
- Gregersen, Hans, 1981: Skipper Klement. Frederikshavn.
- Haandbog for Ebeltoft, 1932. Ebeltoft.
- Hansen, Jens Muff, 1991: I general Ryes spor. Skanser i Århus amt. Århus amt, Landskabskontoret.
- Hedegaard, Jan, 1965: DFDS og Mols – et tilbageblik på tærsklen til en ny tid. Malteserkorset, nr. 4, december. København.
- Holck, P., 1939: Den historiske Modellsamling paa Holmen. København.

- Hovesen, Ejnar, 1968: *Sølvskatten fra Balle*. Fra Randers Amt, LXII. Randers.
- Hübertz, J.R., 1846: *Aktstykker vedkommende Staden og Stiftet Aarhus*, bind 3. København.
- Jensen, Knud Chr., 1977: *Da dampen kom til Ebeltoft*. Af Ebeltoft-Trustrup Jernbanes historie. Ebeltoft.
- Jensen, Knud Chr., 1981: *Sommerfester i Ebeltoft gennem 50 år*. Ebeltoft.
- Jensen, Knud Chr., 1982: *Et gammelt skipperhus i Ebeltoft*. Ebeltoft.
- Jensen, Knud Chr., 1991: *Vision og Virkelighed*. 25 år med Mols-Linien. Ebeltoft.
- Jensen, Thyra, 1918: *En dansk Præstekones Historie*. Nanna Jensen f. Bojsen. København.
- Kaarsted, Tage, 1961: *Bådvaart på Silkeborgsøerne*. Århus Stifts årbøger. Århus.
- Kancelliets Brevbøger vedrørende Danmarks indre Forhold 1551-1645, 1885-1968. København.
- Knudsen, J.M., 1856: *Søe-Mærke-Bog, en Haandbog for Søefarende...* København.
- Lind, H.D., 1896: *Kong Frederik den Tredjes Sømagt*. Det dansk-norske Søværns Historie 1648-1670. Odense.
- Lindhahl, Fritze, 1968: *Drik og æd – haab og bie*. Skalk, nr.4. Århus.
- Lindhahl, Fritze, 1973: *Balle-skattens sølvtøj og smykker*. Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie. København.
- Lindhahl, Fritze, 1988: *Skattefund. Sølv fra Christian IV's tid*. Nationalmuseet. København.
- Lindeberg, L., 1974: *De så det ske*. Englandskrigene 1801-14. København.
- Lundberg, Frederik, 1992: *Købstadshistorier*. Minder og anekdoter fra Ebeltoft 1850-1890. Ebeltoft.
- Mercantil-Calenderen, 1852 samt div. årgange.
- Mossin C.H., 1843: *Fortegnelse over de i Kongeriget Danmark og Hertugdømmet Slesvig og Holsten hjemmehørende Fartøjer af 10 Commerce-Læsters Drægtighed og derover*. København.
- Møller, Anders Monrad, 1981: *Fra galeoth til galease*. Studier i de kongerigske provinser søfart i det 18. århundrede. Esbjerg.
- Møller, Anders Monrad, 1988: *Jagt og skonert*. Esbjerg.
- Nielsen, Bo, 1981: *Anholts færges*. Fortællinger fra Anholt 5.
- Normann, L.O., 1926: *Det Forende Dampskibsselskab 1866-1926*. København.
- Olesen, Mogens Nørgaard, 1986: *Færgerne på Kattegat*. En trafikhistorisk fortælling. København.
- Orion, 1851. *Historisk Qvartalskrift*. Red. T.A, Becker. Andet bind. København.
- Petersen; Holger Munchaus, 1983-1986: *Danske Dampskibe I-III*. Esbjerg.
- Pontoppidan, Erik, 1768: *Den danske Atlas*, tomtus IV. København.
- Poulsen, Hanne, 1985: *Danske Skibsportrætter*. København.
- Rosenkilde, Adolph, 1861: *Anders Tikjøb*. En jydsk Degns Reiseerindringer. Århus (1975).
- Schneider, A., 1871: *Danmarks Handelsflaade i Aaret 1871*. København.
- Schovelin, Julius, 1891: *Det Forende Dampskibsselskab 1866-91*. København.
- Schovelin, Julius, 1906: *Det Forende Dampskibsselskab*. 40 Aars Udvikling. København.
- Strubberg, A.C.(red.), 1935: *Dansk Fiskeristat*. København.
- Søegaard, Th., 1893-95: *Meddelelser om Ad-*



- ministrationen af de kgl. Skove i Sønder- og Mols Herreder (Bjørnkjær Skove) fra 1670-1680. Samlinger til Jysk Historie og Topografi, 2. rk., bind 4.
- Rieck, Flemming og Ole Crumlin-Pedersen, 1988: Både fra Danmarks oldtid. Roskilde.
- Rosznecki, S., 1896: Polakkerne i Danmark 1659. København.
- Thorsøe, Søren m.fl., 1991: DFDS 1866-1991. Skibsudvikling gennem 125 år fra Hjuldamper til Rulleskib. København.
- Topsøe-Jensen, T.A. og Emil Marquard, 1935: Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske Søetat 1814-1932. København.
- Turistforeningen for Ebeltoft og Omegn 1906-1981. Ebeltoft.
- Vedsted, Jakob, 1992: Advokatgården, Adelgade 7-9. 1892-1992. Ebeltoft.
- Vedsted, Jakob, 1989: Det gamle Rådhus 1789-1989. Ebeltoft.
- Vedsted, Jakob, 1993: Farvergården i Ebeltoft. Ebeltoft.
- Wessel, E, 1926: Orlogsminder. Skildringer og Skitser fra danske Orlogstogter 1878-1919. København.
- Zettersten, Axel, 1903: Svenska Flottans Historia Årene 1635-1680. Norrtelje.
- Winberg, Børge (red.), 1945: Djursland og Mols gennem Tiderne. Århus.



**E**beltoft fik sine købstadsrettigheder helt tilbage i 1301, men allerede før den tid havde mange udnyttet stedets rige muligheder i søfartsmæssige henseende. Gennem århundreder har havn, søfart og handel været af stor betydning for byens og egnens udvikling på godt og ondt.

I denne bog fortælles i tekst og billeder glimt af Ebeltofts historie som søkøbsstad og om begivenheder, virksomheder, skibe og personer, der her sat deres præg på udviklingen.

Ebeltoft Museum  
ISBN 87-983403-6-0