



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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



**NYKØBING F. HAVNS
TILBLIVELSE**

**HISTORIE
OG UDVIKLING
GENNEM
TIDERNE**



**Nykøbing F. Havns
Tilblivelse, Historie og Udvikling
gennem Tiderne**

**NYKØBING F. HAVNS
TILBLIVELSE . HISTORIE OG
UDVIKLING
GENNEM TIDERNE**

Ved

HAVNEFOGED AXEL G. SCHIØTTZ

Med senere Tilføjelse
af Stads- og Havneingeniør
Aug. S. Wille

1936
CENTRAL-TRYKKERIET
NYKØBING F.

For nogle Aar tilbage meddelte Havnefoged *Schiøttz* mig, at han i sin Fritid gennemgik Havnevæsenets gamle Protokoller og allerede havde paabegyndt en sammentrængt Beretning om Havnens Tilblivelse og Udvikling gennem Aarene — »nærmest for min Fornøjelse«, føjede Havnefogden næsten undskyldende til. Da jeg kendte *Schiøttz* som en meget interesseret og meget grundig Mand, opmuntrede jeg ham til at fortsætte med Arbejdet, idet jeg ikke lagde Skjul paa, at en samlet Oversigt over Nykøbing F. Havns Udvikling maatte kunne gøre Regning paa Interesse.

Paa et senere Tidspunkt, da Skriftet omtrent var færdigt, vedtog Havneudvalget at købe det af Havnefogden for senere at lade det trykke; men da man endnu var midt i Udførelsen af den store Havneudvidelse, enedes man ret naturligt om at afvente de dermed forbundne Arbejders Færdiggørelse.

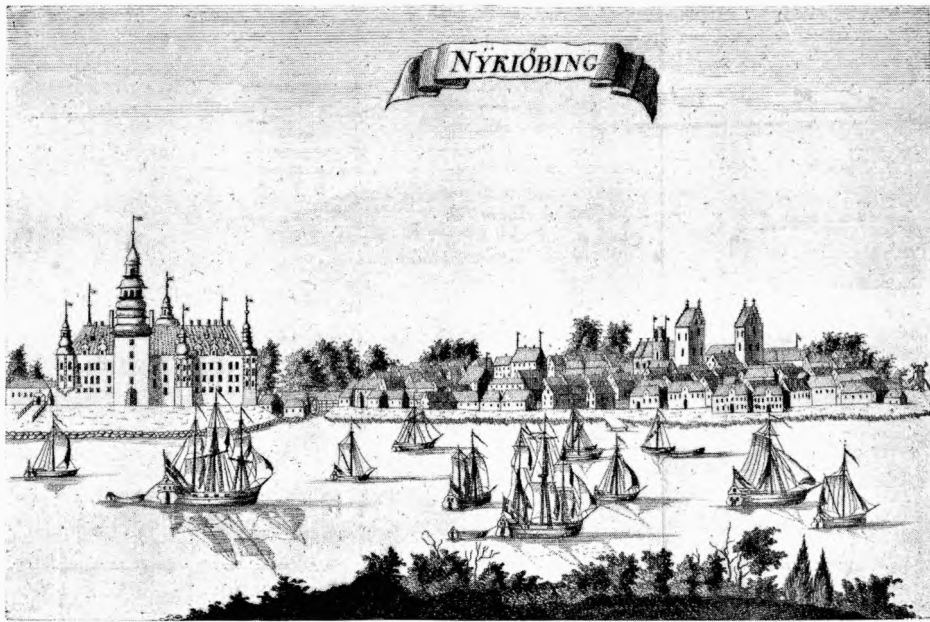
Forinden dette skete, afgik Havnefoged *Schiøttz* ved Døden, og Havneudvalget anmodede derfor Stads- og Havneingeniør *Aug. S. Wille* om at afslutte Beretningen med en Omtale af den sidste Havneudvidelse.

Havneudvalget takker de to Mænd for deres Bistand og haaber, at »Nykøbing F. Havns Historie« vil have Interesse langt ud over Havneudvalgs-Medlemmernes Kreds.

Nykøbing F., i Oktober 1935.

P. U. V.:

H. P. Jensen.



Nykøbing F. 1638

SIDEN NYKØBING F. HAVNEVÆSEN 7. JULI 1800 blev organiseret, ved at en Havnekommission (ifølge kgl. Resolution af 4. April 1798) nedsattes til Havnekassens Bestyrelse og Havnevæsenets Fremme. er Havneforholdene undergaaet en Udvikling baade med Hensyn til Uddybning af Farvandet mellem Guldborg og Nykøbing, Opfyldning for Indvinding af Havneplads og Opførelse af nye Bolværker, som sikkert ikke mange mellemstore danske Provinsbyer kan vise Magen til.

Nedenstaaende Tal angiver i korte Træk denne Udvikling:

I Aaret	var Dybden ved Bolværket	Bolværkernes Længde	Havnepladsens Areal
1800	7 Fod	200 Fod	1200 Kv.-Alen
1835	11 "	430 "	6500 "
1848	12 "	1020 "	10000 "
1868	13 "	1110 "	15000 "
1876	14 "	1880 "	27000 "
1885	16 "	1880 "	27000 "
1896	18 "	2660 "	34000 "
1906	20 "	2800 "	38000 "
1913	20 "	2970 "	120000 "
1930	20 " = 6.3 m	4140 " = 1300 m	139000 "

eller 55000 Kv.-Meter og Havnesporenes samlede Længde 3,0 km.

Men da disse tørre Tal ikke giver nogen Oplysning om det store Arbejde, der af de forskellige Havnekommissioner og Havneudvalg i Forbindelse med andre af Byens havneinteresserede Borgere er nedlagt i Udviklingen, eller Begreb om de store Havnearbejder, der er udført gennem dette Aaremaal, skal jeg i det følgende forsøge at redegøre for vor Havns Tilblivelse og Udvikling gennem Tiderne, og da særlig gennem de sidste 130 Aar.

Først i Slutningen af det 18. Aarhundrede bliver der Tale om et ordnet Havnevæsen ved Nykøbing F. Skibsbroer; men først langt ind i det 19. Aarhundrede kan der tales om en egentlig Havn, hvor Skibe kunde ligge i Læ for al Slags Uvejr, Storm og Isgang.

De Nykøbing Skibsbroer, der danner Grundlaget for den nuværende Havn, er sikkert meget gamle. Da Svenskerne i 1659 paa deres Vej mod København slog Bro over Guldborgsund ud for Grængeskoven paa Lolland, saa Skibsbroerne ud som paa hosstaaende Kort, og allerede dengang benævntes den nordligste Færgebroen og den sydligste Bastebroen. Denne sidste har sikkert dengang svaret til sit Navn og været hastet (bundet) sammen, da alt tyder paa, at den af Svenskerne byggede Bro var hastet sammen.



Nykøbing F. med begge Skibsbroer 1659.

Af de faa Oplysninger, som har kunnet fremskaffes vedrørende Skibsbroerne før Aaret 1800, fremgaar det, at de i de Tider har været i en meget daarlige Forfatning. Og da Dybden dengang over Hjelm- og Iskælderflakkene højst har været 6 a 6½ Fod, er det heller ikke store Skibe, der har kunnet befare Guldborgsund og anløbe Nykøbing Skibsbroer. Endnu i Aaret 1800 var Dybden ved Skibsbroerne og over Flakkene kun 7 Fod, og den søndre Del af Guldborgsund — ud mod Gedser — var ufarbar paa Grund af mange og store Sten i Farvandet mellem Flatø og Hærdingen (Hevringen). altsaa i Hasselø Gab.

Følgende kongelige Førordninger, Resolutioner og Rescripter er saa at sige alt, hvad jeg har kunnet skaffe oplyst vedrørende Forholdene ved de Nykøbing Skibsbroer i de Tider: men af dem alene kan man ikke danne

sig nogen Mening om, hvem der havde Pligten til at vedligeholde Broerne, eller hvem der besørgede den egentlige Opkrævning af Skibsafgifterne. Meget tyder paa, at den, der har haft Retten til at indkassere Afgifterne, ogsaa har haft Pligten til at sørge for Vedligeholdelsen, men at det i høj Grad har skortet paa det sidste, trods det, at Stiftsbefalingsmanden har haft Overopsynet.

Chr. d. IV. udstedte den 16. Maj 1647 en Forordning til alle Stiftsbefalingsmænd i Danmark og Norge, hvoraf Paragraf 4 lød saaledes: »for det fjerde hafve vi och nødigt eractet til en saaledes brug at paabyde, at hvert lad skib, kreier eller skude indlandisk och udlendisk her udi vort rige Danmark skulde til hafnepenge, foruden hvis de tilforne gifvet hafver, gifve til os och Kronen af hver 10 læster indtil 60 læster en — slet — mark, saavel naar de løbe ind hafn, som naar de løbe ud, och et skib, kreier eller skude, som er baglastet, gifve half saa meget; mens er noget skib større end 60 læster, gifve en rdrl. af skibet och ikke mere, hvilket i alle hafne, saa tit nogen enten ind eller ud løber, gifves skal«.

En efter Datidens Penge stor Forhøjelse af Havnepengene med indtil 4 Kr. pr. Skib.

Den 12. April 1665 modtager Stiftsbefalingsmand Hans Hansen »udi Laaland-Falster« et Rescript om Nykøbing Skibsbroers Istandsættelse og Skibsafgift, Restancernes Inddrivelse samt: »at han herefter hafver aarligen at lade annamme Indkomsten og paa Skibsbroen tilbørligen anvende«.

Et Rescript til Borgmester og Raad i Nykøbing, dateret 20. April samme Aar, angaar: »for Indkomsterne (en søsling af hver rigsdalers værd, som ind- eller udskibes, efter kgl. Brev af 5te Juli 1655) fra Philippi dag 1655 och nu til 1665 at gifve Hans Hansen, Forvalter der over Amterne, Regnskab och aflevere Beholdning. Efterdi de hafve ladet begge Skibsbroer forfalde«.

I et »obet Bref« af 7. December 1667 staar anført: »at ingen efter denne Dag i Nyekiøbing udi Falster maa deres Møg til Stranden udføre, under Straf af 10 rigd. hver Gang til Skibsbroernes Forbedring og Vedligeholdelse at gifve — hvilket Borgerskabet erfares med urimelighed at gjøre, Kongen och den søfarende til Skade formedelst Havnens Opfyldelse«.

Den 7. Oktober 1735 modtager Stiftsbefalingsmanden »i Laaland, Peter Neve«, et Rescript angaaende: »at han skal tilholde Magistraten i Nyekiøbing, at hafve vedbørligen Indseende med, at Hafnen ikke herefter med udkastning af Urenlighed och Baglast vordet vordrevet och tilstoppet. Saasom der var foreslaaet, at en Havnefoged, til at opagte dette skulde beskikkes, og nyde til Løn af hvert Fartøjs læstes drægtighed for ind- og udgaaende 1 eller 2 skilling, men dette Forslag ville geraade de Trafikerende til Byrde — —«.

»Efter Begjæring af de handlende i Byen, indsender paa deres Vegne P. A. Bonde d: 1ste Januar 1766 et Andragende og Overslag paa den ene af Byens Skibsbroer, nemlig Færgebroens Forlængelse paa 12 Alen længere ud, endskønt der i Aaret 1765 blev taget lovlige Synsforretning og forfattet Overslag, men ikke længere ud end som den forefandtes. Ifølge Overslaget vil medgaa 800 Alen Planker, og med Tømmer, Arbejdsløn og Bolte bliver Omkostningerne 148 Rigsdl. 5 skl.«. Andragendet anbefales af Skipperne Hans Kaare, C. Hartvig, Jens Løje og Jens Hørvig, og sendes til Stiftamtmand, Kammerherre Kraghs Erklæring, der anbefaler Forlængelsen, dog efter et senere indkommet Overslag paa 228 Rigsdl. Og han foreslaar, at der opkræves en yderligere Accise ved Færgebroen, i Lighed med den for Aarhus forordnede af 17. Juni 1745, til Lettelse for den kongelige Kasse.

Af denne Forordning hidsættes følgende 3 Punkter:

»1. naar skibe i det nye aar udgaa af hafnen 8 skl. for hvert læst drægtighed og desuden 2 skl. pr. læst for hver rejse de gjør indtil de atter gaa i vinterleie.

2. af fremmede skibe, som nyde byens hafnen som vinterleie erlægges hver gang for hver læst drægtighed 16 skl.

3. af efterskrevne varer, som til hafnen indkomme og derfra udgaa, nemlig: af indgaaende en læst brunkul 12 skl., og en læst kalk 8 skl. o. s. v.«

Byens Handlende gik ind paa at svare denne yderligere Afgift, og Arbejdet overdroges Christian Hinkeldey. Da Stiftamtmand Kragh i 1767 indsender Opgørelse over Bekostningerne, er Bastebroen ogsaa bleven istandsat, og alle Omkostningerne beløber sig til 2980 Rigsdl. 80½ Skl.

Chr. Hinkeldey foretager ogsaa i 1777 en Istandsætelse af begge Skibsbroer, men denne Gang kun for 340 Rigsdl.

Imidlertid maa det være bleven overdraget Toldskriveren at opkræve Bropengene, for i 1781 ansøger denne: »om nogen ydelse for den ulejlighed der er for ham ved ekstraaccisens opkrævning«.

Skipperne Jens Mogensen og Johannes Mørck anklages i 1782, da de begge »farer for Kiøbmand Noor i Kiøbenhavn«, »for at have udkastet deres Baglast mellem Skibsbroerne«; men først i 1785 dømmes de for denne Forseelse, og det paalægges begge Lodserne »at have Indseende med, at saadant ikke gentager sig og underrette Skipperne«.

»Skibe som losse paa Fiorden skal i Fremtiden betale deres Skibsafgifter paa Nyekiøbing Toldkammer i stedetfor som hidtil paa Bandholm Toldkammer«, ifølge en Bestemmelse af 1787.

I 1790 opstaar Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibe, som ligger ved Nykøbing Skibbroer, kan indtage Ladning der fra Lolland (Brænde), idet Accisen i saa Tilfælde skal opkræves af den Bandholm-Tolder; men der finder ingen Afgørelse af Spørgsmaalet Sted.

Stiftsbefalingsmanden over Laalands Stift modtager den 20. Oktober 1792 fra Cancelliet en Skrivelse angaaende Afgift af Brænde til Nykøbing Skibbroer saalydende:

»Hrr. Forvalter Faye har i Skrivelse til Rentekammeret andraget, at de Dragør-Skippere, som købe Brænde af Vestensborg Gods'es Skove, ere ved sammes udskibning ved Nyekiøbing Skibbroe bleven affordrede 8 skl. pr. Favnen i Bropenge, istedetfor at ikkun forhen er bleven erlagt 2 skl., til hvilken vilkaarlig forhøjelse han anseer vedkommende uberettiget. I Anledning heraf meddeles herved: at da man efter de oplyste Omstændigheder anseer de affordrede 8 skl. pr. Favn at være en billig Erstatning for Skibbroens Vedligeholdelse, saa kan samme fastsættes som en uforanderlig Afgift for Eftertiden, hvorover intet maa fordres«.

Først i 1798 gøres det første Skridt henimod at faa ordnede Forhold i Havnevæsenet for Nykøbing paa Falster, idet Borgmester og Byfoged Brock i Maj Maaned dette Aar modtager en Skrivelse fra Stiftamtmand F. H. J. Wind paa Juellinge. Denne Skrivelse, der er indført paa første Side i den Forhandlingsprotokol, som den 29. Maj 1799 toges i Brug i den Nyekiøbing Havnecommission's første Møde, har følgende Ordlyd:

»PRO MEMORIA«.

»Det kongelige, vestindiske, genuesiske Rente- og Generaltoldkammer har under 28de April tilskrevet mig saaledes:

»Hans kongelige Majestæt har paa Generaltoldkammerets allerunderdanigste Forestillinger angaaende Havne-

væsenet i Danmark og Norge under 4de April 1798 behaget at resolvare saaledes:

»Vi bifalde allernaadigst, at Overlodsens Kommandør-Kapitain Løvenørn, som nu er, eller den, som i Tiden af os bliver antaget at gaa vort Generaltoldkammer tilhaande i Bro- og Havnevæsenet samt Ringe- og Fyrvæsenet, som kunde udfordre hans Nærværelse«.

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

»Vi bifalde allernaadigst:

I at en Havnecommission skal ansættes for enhver af de Kiøbsteder, hvor en saadan endnu ikke er ansat, og at samme skal bestaa af en Øvrighedsperson og nogle af Byens Borgere.

II at Regnskabet for Bro- og Havnevæsenet samt det øvrige til Sejladsens Sikkerhed fornødne skal revideres, decideres og kvitteres af vort General-Toldkammer.

III at det maa overlades bemeldte Havnecommission indtil en vis Sum at anvise Betalinger til de fornødne Udgifter, men at det derimod, naar de overgaa denne Sum, maa paalægges den Havn foreløbig at indhente Stiftamtmandens Betænkning og derefter imodtage vort General-Toldkammers Beslutning.

IV Endelig ville vi og at Stiftamtmanden skal have Overopsynet med disse ansatte Havnecommissioner, og at vort General-Toldkammer skal saavel om Udgifterne hertil, som om de Afgifter til Bro- og Havnevæsenet samt Ringe- og Fyrvæsenets Istandbringelse, som Kiøbstæderne selv maatte foreslaa og paalægge sig, correspondere med vedkommende Stiftamtmand, og derover i ethvert Tilfælde at indhente hans Erklæring«.

Hosstaaende allernaadigste Resolutioner bekientgjøres herved til behagelig Efterretning og til videre Bekientgjørelse for Vedkommende. Kammeret maa derhos tjenstligt udbede sig indberettet om de Stæder, hvor økonomiske Afgifter til Bro- og Havnevæsenet allerede ere bestemte, af hvem disse oppebæres og hvem derover har den daglige Bestyrelse, saa og i Tilfælde, at ingen Commission dertil har været ansat, der da maa foreslaas foruden en af Stædets Øvrighed tvende paalidelige og kyndige Mænd, hvilke kunne vælges af Byens Borgere og Indvaanere imellem sig selv, til at indtræde i den ved Hans Majestæt befalede Commission, hvorom man af Hrr. Kammerherren udbeder sig underrettet.

Ifølge heraf ville Deres Velædelhed behæge at underrette mig om, hvad ovennævnte Afgifter, der til Bro- og Havnevæsenet i Nyekiøbing Kiøbstad allerede maatte være bestemte, af hvem disse oppebæres og hvem derover har den daglige Bestyrelse, som og at foreslaa 2de paalidelige og kyndige Mænd af Byens Indvaanere til at indtræde i den af Hans Majestæt befalede Commission«.

Juellinge, d: 1ste Maj 1798.

sign. *F. H. J. Wind.*

Til Hrr. Borgmester Brock.«

— — — At man i de Tider gav sig god Tid, saavel med at efterkomme Majestættens Befalinger som ved Udpægning og Valg af Mænd til Tillidsposter, viser, at der efter at ovenstaaende Skrivelse var modtaget, hengik over et Aar forinden Kommissionen blev nedsat, og først efter at Stiftamtmanden havde sendt Borgmesteren nedestaaende Skrivelse, der ogsaa er indført i Forhandlingsprotokollen under:

»PRO MEMORIA«.

»Efter det kongelige, vestindiske, genuesiske Rente- og General-Toldkammer's Skrivelse til mig af 11te den-

nes, er det mig paalagt i Overensstemmelse med den kongelige Resolution af 28de April f. A. at foranstalte nedsat en Havnecommission i samtlige Stiftets Kiøbstæder. Ifølge heraf ville Deres Velædelighed som Byfoged tilligemed 2de paalidelige Borgere, af Dem for mig foreslaaede, behage, det snarest mulige at sammentræde og nedsætte denne Commission for Nyekiøbing Købstad, og at rette Dem efter fornævnte Resolution, communiceret Dem herfra d: 1ste Maj 1798. Naar Commissionen er sat, ville De behage at underrette mig.

Juellinge, d: 21de Maj 1799.

sign. *F. H. J. Wind*«.

Derefter er Kommissionens Nedsættelse refereret og dens Rigtighed attesteret af Stiftamtmanden som følger:

»Til Opfyldelse af foranstaaende Hans kongelige Majestæts allernaadigste Resolution af 25de April 1798, og S. J. Hrr. Stiftsbefalingsmandens, paa Grund af saavel allerhøjest sammes, som det — Højkongelige — General-Toldkammers Foranstaltning, foranførte Befaling, blev:

Anno 1799 Onsdagen d: 29de Maj Havnecommissionen sat for Nyekiøbing paa Falster af Borgmester Brock og de 2de til Commissarier foreslagne handlende Borgere Hrr. Gekel Schierning og Hrr. Otto Thuesen, og maatte da Commissionen denne sinde alene anmærke, at Byens Handlende og eligerede Borgere have under 7de marti d. A. ansøgt og foreslaaet et Paalæg alle Bropenge til Havne- og Brovæsenets Gavn og Fremme, og under 19de d. M. ansøgt et Laan paa 1000 Rigsd. af Creditkassen til Reparationer og Opmudderingers Foretagelse ved Byens 2de Skibsbroer, alt efter S. J. Hrr. Commandør-Capitain Løvenørns Vejledning og Raadførelse paa Raadstuen d: 9de d. M., saa at man følgelig saavel i Henseende Reparationer og Muddering ved Broerne, som og Havnefogeds

Antagelse og Forslag til et ordentlig Havnereglement med videre fornødne, have at oppebie Udfaldet paa bemeldte 2de Ansøgninger og imidlertid have saa godt Tilsyn, muligt er, som enhver af Commissionen især herved lover og forbinder sig til at iagttage, samt i mærkende Tilfælde at andrage observerende Uorden for Commissionen.

Til Bekræftelse med Hænders Underskrift:

sign. *Brock. Schierning. O. Thuesen.*

Forevist i Nyekiøbing d: 8de Juni 1799.

sign. *F. H. J. Wind*«.

Der hengik derefter atter et Aar forinden Havnekommissionen samledes den 7. Juli 1800.

»1. Paa dette Møde ansattes den tilstedeværende Overbetjent Søren Juel Bentzon som Havnefoged, og der overrakte ham af Borgermesteren en samme Dag forfattet Interims-Instruks, indeholdende saavel hans Pligter. samt den ham tillagte Godtgjørelse for hans Arbejde: 10 Rigsd. fast aarlig og 2 Skl. af hver læst Drægtighed af hvert udenbyes Skib.

2. Endvidere fik han udleveret det af Commissionen anskaffede Havnefogedtegn af Messing med Hans Majestæts Navnetræk — C. 7. — af Sølv med den kongelige Krone over og med Paaskrift: Tegn for Bro- og Havnefogden ved Nyekiøbing og dens Fiord fra Guldborg til Hasselø. (Der var den Gang endnu ikke sejlbart sydfor Hasselø).

Bemeldte Instruktion og Tegn blev af Havnefogden imodtaget med Forpligt at efterleve Instruksens og bevare Tegnet samt dertil være ansvarlig.

3. Et Eksempplar af det allernaadigst fremsendte Havnereglement dat. 9de April 1800 overrakte af Borger-

mesteren hver af Dhrr. Medcommissarier samt Havnefogden. Desuden udleveredes Havnefogden to enslydende Plakater d. D. underskrevet af Commissionen, angaaende alt hvad der ifølge Reglementet bør være offentlig bekiendt, det ene til at opslaa paa Færgebroen, det andet ved Bastebroen.

4. Det blev af Commissionen vedtaget Anskaffelse af 2de Bræddetavler, den ene ved Færgebroen, den anden ved Bastebroen, for derpaa at opslaa alle Bekiendtgjørelser Bro- og Havnevæsenet vedkommende.

5. Blev besluttet at lade tage Overslag paa den nødvendige Reparation paa Færgebroen og Klappen, og dertil at udmelde Tømremestrene Lars Hansen og Rasmus Pedersen samt Hovsmed Andreas Høgsted, alle her af Byen, da Commissionen efter indkommet Overslag nærmere skal indgive Indstilling til Collegiet.

Øg da saaledes Bro- og Havnevæsenet nu er organiseret og for Tiden i den Henseende intet videre findes at erindre, undtagen at besørge Plakaterne indført i de Berlingske Aviser til Efterretning for de udenbys, saa blev denne Samling ophævet — og alt det passerede med Hænders Underskrift bekræftet.

sign. Brock. G. Schiærning. O. Thuesen.
S. J. Bentson.«

Med dette Møde den 7. Juli 1800 (altsaa for 135 Aar siden) var Havnevæsenet i Nykøbing paa Falster organiseret, og fra den Dag paabegyndtes Istandsættelse og Forbedring af Skibsbroerne, Udvidelse af Havnen saavel med Hensyn til Plads for Oplægning af Gods som Anlægspladser for Skibene og Opmudringer først ved Broerne og senere over Flakkene, baade i den søndre og den nordre Del af Guldborgsund.

Først i 1831 ansattes en Fastlods ved Nykøbing, og samme Aar blev Farvandet fra Guldborg til Nykøbing

afmærket med Prikker for første Gang, for, som der staaer anført: »at lette Sejladsen paa Sundet og overflødig gøre Lødsning for de mindre Skibe«.

I Slutningen af 1831 projekterede Havnekommissionen i Forbindelse med daværende Havneinspektør, Kaptajn-Løjtnant Leth, der var tilstede i et Møde, Indretning af en Havn ved Opførelse af Læmoler, en i Nord—Syd i Flugt med Bastebroens Hoved og en i Øst—Vest, for, som der ligeledes staaer anført: »at danne et sikkert Vinterleje for Skibene«; men dette Projekt kom dog først til Udførelse i 1838.

Det siger sig selv, at en ny Institution som Nykøbing Havnevæsen i de Tider havde mange og meget forskellige Foranstaltninger og Hensyn at tage, og der gik lang Tid, inden der kom den tilbørlige Orden i alle Forhold. Det var jo den Gang saaledes, at Havnekommissionen daarligt turde lade et Søm slaa i en af Skibsbroerne eller en enkelt Pæl ramme uden først at have indhentet det høje General-Toldkammers Tilladelse. Selvfølgelig affødte denne Ordning en Mængde Skriverier mellem Havnekommissionen og General-Toldkammeret om Foranstaltninger til Bedste for Havnevæsenet og Skibsfarten, som nu om Stunder knap giver Anledning til Drøftelse indenfor Havneudvalgene.

I April 1800 forelaa først Kongens Approbation paa det af Kommissionen foreslaaede Havnereglement, der indeholdt 36 Paragrafer, en Bropengetakst og Tilladelse til disse Godtgørelses (d. v. s. Bropengenes) Inddragelse til Havnekassen.

Da Skibe, som den Gang indladede Brænde fra Lolland nordfor Hjelmsflakket, klarerede paa Sakskøbing Toldkammer, maa Nykøbing Havnekommission ansøge General-Toldkammeret om, at intet af disse Skibe udklareres i Sakskøbing, førend de Havnefogden i Nykøbing tilkommende Læstpenge er betalt.

Den 24. Juli publicerer Havnekommissionen i de Berlingske Tidender: »offenligen til alle Vedkommendes Efterretning, at ligesom Hans kgl. Majestæt haver under 9de April 1800 allernaadigst forundt dette Sted et Bro- og Havnereglement, saa er og under samme Dato allernaadigst paalagt en Bro- og Havnepenge af Skibe og Varer, til Indretningernes Vedligeholdelse og de nødvendige Forbedringers Tilvejebringelse. Endvidere omhandlende det Tegn, som Havnefogden er bleven overleveret, samt at de, Nyekiøbing Fiord passerende Fartøjer ere underlagte Havnefogdens Bestemmelser med Hensyn til Losse- og Ladepladser, Steder til Udkastning af Baglast m. m. m. — og at alle Sager Havnevæsenet vedrørende henhører under Politiretten i Nyekiøbing, hvor saavel Parter som Vidner, uden Undtagelse, ere pligtige at møde«.

At en Havnefogeds Pligter dengang har været mange og forskelligartede, er der ingen Tvivl om. Han skulde blandt andet føre Opsyn med: »at Natmanden ikke henlagde Skarnet i Strandkanten mellem Broerne, men at det henførtes til Reberbanen sønden for Byen, hvorfra det af sig selv driver længere og længere ud og aldeles bortskylles«.

For at markere de Steder, hvor Skipperne havde Lov til at udkaste deres Baglast, anbragtes Baglastmærker i Fladmaalet udfør Trollestræde og ved Klodskovnakke. Disse Mærker bestod af en Sparre nedgravet i Strandkanten og forsynet med 2 Baglastskuffer over Kors, hvidmalede og paaskrevet med store, sorte Bogstaver: »Baglastmærke«.

Udover det her anførte foretoges intet i Havnevæsenets første Leveaar. Men allerede i Januar 1801 begyndte Kommissionen at røre paa sig. Et Tilbud fra Tømrer Bart Bruun af Vordingborg paa Reparation af Færgebroen for 407 Rigsd. antages efter at General-Toldkammerets Approbation herpaa og paa Optagelse af et Laan

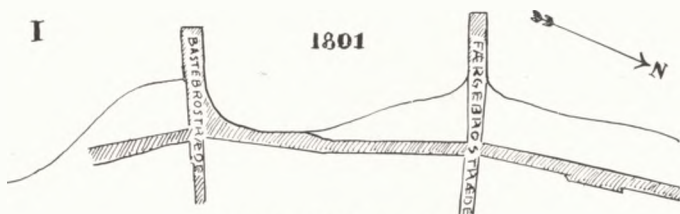
i den kgl. Kreditkasse paa 1000 Rigsdaler til Broernes Istandsættelse, Kongepælenes Fornyelse og Opmudring ved Skibsbroerne var indhentet.

Kongepælene var to Pæle (Duc d'Alber), en paa hver Side af Bastebroens Hoved, der benyttedes til Fortøjning af de Skibe, som lossede ved Brohovedet, men ogsaa af Fartøjer, naar disse laa i Vinterleje. De vedligeholdtes i sin Tid af Kongens Kasse, deraf Navnet.

Havnevæsenets første Aarsregnskab for 1800 udviste et Overskud paa 238 Rigsd. Men Aarsagen hertil har tildels været Laanet paa de 1000 Rigsd., da Indtægterne sikkert kun har været smaa. Det har imidlertid ikke været muligt at faa Størrelsen af disse oplyst.

En længere Skrivelse fra General-Toldkammeret, omhandlende Kongepælenes Istandsættelse og Opmudring ved Broerne, giver Anledning til et længere og meget indgaaende Svar fra Kommissionen, da denne har foreslaaet Anskaffelse af en Muddermaskine med Pram, men Kammeret mener, at Opmudringen kan foretages med Sandskovle (altsaa saadanne som enkelte af vore Grusgravere endnu benytter). Man indberetter: »at man har ladet forsøge at optage Fyld med flade Sandspader ved Færgebroen, men at saadant ikke vil lykkes, da Muddret er for løst og skylles af Spaden, inden denne kommer op af Vandet«. Men da Kammeret ikke vil bevilge Maskine, maa Kommissionen tilsidst beslutte sig til at bestille en Mudderspade hos Hovsmed Høgested: »ungefær saaledes, paa Bund 3 kvarter lang, 2 kvarter bred og 1½ kvarter dyb. Med hvilken man anser det passende at anstille Forsøg til Muddering paa en simpel stor Baad for det første, at da derom at give Indberetning«.

Et Cirkulære af November 1801 fra General-Toldkammeret omhandler Straffebøder for Forsømmelse i Havne- og Broregnskabers samt Antegnelseres rettidige Indsendelser: »Havnecommissionen udreder saadanne Bøder



Nykøbing Skibsbroer i 1801

Ovenstaaende Tegning er, tilligemed de efterfølgende 5, kopierede efter det af Mester Benzon udarbejdede Kort over Havnens Udvikling gennem det nittende Aarhundrede (velvilligst overladt mig af Hr. Kaptajn O. Sætoft)

med Oprejsning hos den eller dem, som i Særdeleshed haver forestaaet Regnskabet«.

Af Havnekommissionens Indberetning for Aaret 1801 fremgaar det: »at Bolværket for Enden af Færgebroen (Brohovedet) er helt fornyet af fuldkommen gode Materialer, saa man har Grund til at love sig den størst mulige Varighed deraf. Desuden er Bolværkerne paa begge Sider af den stenlagte Bro eftersete og reparerede, hvortil man har benyttet de fleste og bedste af de fra det gamle Færgehoved optagne Pæle og Stivere og forresten brugt ganske nye, dels ved Paalæg af nye Ege-Rangstykker eller saakaldte Hamre, hvilke ere fastgjorte til Pælene og de underliggende Bjælker med Jernbolte, saa at alt er gjort efter Havnekommissionens bedste Skønnende, og til al mulig Besparelses Forening med Styrke og Varighed.

Brolægningen, som paa nogle Steder var sjunket, saa at Vandet ganske stod derpaa, og paa andre Steder var ganske borte og opbrudt, dels formedelst Højvande og dels som Følge af de nævnte Reparationer ved Bolværkerne, er i afvigte Aar aldeles istandsat, saa at nu ingen Mangler derved vides«.

I Begyndelsen af 1802 viser det sig, at Kongepælene er meget brøstfældige, saa man daarlig tør lade Skibene fortøje i dem. Der indkommer Tilbud paa Ramning af

2 nye, enten af Bøg til 550 Rigsd. eller af pommersk Fyr til 480 Rigsd. + 46 Rigsd. for Optagning af de gamle. Det sidste Tilbud antages og samtidig beslutter man at ramme Pælene saa langt ud fra Stranden, at Fartøjerne, som fortøjer i dem, kan svinge helt rundt om dem med Strømmen.

Nord for Færgebroen indrettes et Slæbested: »der er nødvendigt om Sommeren, men især om Vintren til Nedkørsel fra Gaden paa Isen«.

Fra April til Oktober blev der foretaget Opmudringer ved Broerne ved Hjælp af en Maskine med Pram, som var lejet af Nysted Havnekommission for en daglig Leje indtil 1. Oktober af 3 Mrk. 9 Skl. og derefter 2 Mrk. 8 Skl.

Da Købmand Thuesen er afgaaet ved Døden, indtræder Stadshauptmand Schultz i Havnekommissionen.

Havneinspektøren, Kommandør Løvenørn, inspicerer i Juni 1803 Havnen og Broerne samt de nye Arbejder derved og finder alt tilfredsstillende. I dette Aar fornyes Stormpælene omkring Bastebroens Hoved, og samtidig foretages mindre Reparationer ved Broens Træværk.

Det kniber med at holde den fornødne Vandstand ved Broerne, da det stadig fylder til og Mudrings-Materiel ikke kan fremskaffes. Havneinspektøren anbefaler derfor: »at gjøre Forsøg med Færgestedets mellemste Færge til derfra at opmudre med Sandspade og til den Ende at anbringe en Støtte i Færgen med en Blokskive i øverste Ende og deri et Toug fra Skeen af, og i den anden Ende af Touget anbragt en Talje for at lette Opvindingen der desmere«. — Havnekommissionen vedtager at gøre Forsøget, saasnart Havnekassens Midler tillader det, og tillige »at lægge Kampesten paa begge Sider af Bastebroens Jordfyldning fra Landet og ud efter saalangt, som det menes at ville gjøre Nytte«.

Ifølge en kgl. Resolution af Juni 1803 bestemmes det.

»at Bromænd og Havnefogder maa bære Uniform, som de bæres af Politibetjente, og at Havnefogderne og Lodsoldermændene fritages for Borgervæbningsøvelser«.

Da det viser sig, at man ingen Færge kan faa til Laan til Hjælp ved Opmudring, beslutter Havnekommissionen. »som sidst afvigte Vinter havde høstet den Erfaring, at man med Sandspade fra Isen kunde opfiske Fyld ved Broerne, at gøre saaledes, indtil man kan faa Muddermaskinen igen fra Nysted«; men i 1805 bemærker Kommissionen: »at den forventede Opmuddering fra Isen ikke har kunnet lade sig udføre paa Grund af det tykke Islag, som denne Vinter har bragt«.

Havneinspektøren, Kommandør Løvenørn, er tilstede i et Kommissionsmøde i Maj 1809 og anfører her: »at der meget savnes en Baglastplads ved Havnen, og man blev enige om, at den Plads vilde være at trække med et ikke højt Bolværk, helst af Eg, om man kan faa det, fra Hjørnet af Kornhuset, som staar paa den søndre Side af Bastebroen i skraa Direktion til bemeldte Bro netop 50 Alen langt, med et Slæbested paa Midten. Dette er bleven betegnet paa Commandørens havende Kort over Skibsbroerne og er bleven anmærket til Efterretning, naar Tid og Omstændighederne tillader at udføre det«.

Dette Bolværk med Opfyldning af Baglast bagved udførtes først i 1814 og er den første Opfyldning udenfor Skibsbroerne, der er foretaget af Nykøbing Havnevæsen.

I de følgende 3 Aar, 1810—11 og 12, er intet tilført Protokollen, men i Januar 1813 har Borgmester Brock indført følgende Hjertesuk:

»I Aarene 1811 og 12 har formedelst det meget forefaldende Arbejde ved alle Embeder og for enhver anden indtrufne Omstændigheder og Vanskeligheder at faa sine egne Anliggender udført samt formedelst de uhyre Priser paa Alting, intet været foretaget ved Havnevæsenet«.

En orkanagtig Storm, der i Februar Maaned raser over Havnen og Fjorden ved Nattetid med svær Isgang, beskadiger Broerne og nogle Fortøjningspæle.

I de følgende Aar er det smaat med Indtægterne ved Havnevæsenet, saa med Undtagelse af Oprensning ved Skibsbroerne foretages der intet Arbejde ved Havnen, men alligevel beslutter Havnekommissionen i August 1815: »at foranstalte nogen Stads og Salut paa Havnen i Anledning af, at Hertuginde af Augustenborg kommer til Byen og skal færges over til Laaland, for Havnekassens Regning«. Denne Stads og Salut koster 167 Rigsd., men i 1817 resolverer General-Toldkammeret, at Kommissarierne selv skal betale Stadsen og Salutten, og at de 167 Rigsd. skal føres til Indtægt paa Havne-regnskabet for 1816.

Købmand Schierning dør i 1816, og Købmand Gram tiltræder i Stedet Havnekommissionen.

Kaptajn-Løjtnant Hennes ansættes i 1816 som Havneinspektør, og det meddeles, at Nykøbing Havnekasses Andel i hans Løn er sat til 6 Rigsd. aarlig.

I 1817 er Indtægterne i Bro- og Havnepenge 453 Rigsd., men i 1819 kun 267 Rigsd.

Havnefogdens Løn opføres for 1820 med 12 Rigsd. 3 Mrk. — Dybden ved Bastebroen er samme Aar 8 Fod, men kun 7 Fod ved Færgebroen.

Et Mudderflaad med 2 Pramme anskaffes i 1821 og koster Havnekassen 1103 Rigsd. 6 Skl. — Derefter opmudres i de følgende Aar til 9 Fod ved Bastebroen og over Iskælderflakket og senere over Hjelmsflakket.

Købmand Hamner faar Lov til at opfylde fra Færgebroen og nordefter og til at indrette et Slæbested paa det opfyldte for egen Regning.

En Orkan i November 1823 ødelagde atter den ene Kongepæl og forårsagede et stort Havari paa Bastebroen, og i 1825 melder Havnekommissionen: »at Hav-

nekassens Beholdning saavel som alle Indtægter i 1824 er medgaaet til Reparationer og Opmuddringer ved Broerne, men saa snart Kassen har en saa stor Beholdning, at Udgifterne til en ny Fortøjningspæl kan udredes, skal denne blive rammet paa billigste Maade, i Tilfælde at Sundet bliver belagt med Is, hvilket vil gjøre Arbejdet lettere og billigere«.

I Juli og August Maaneder 1826 opmaales Farvandet ved Hasseløgab og ved Hæringen af Sekretær i Havne-, Fyr- og Vagervæsenet, V. Hjorth, og et Kort over Opmaalingen (findes i Rigsarkivet) fremlægges for Havnekommissionen i September, men Sagen angaaende Oprensning her henlægges indtil videre.

I en Strid mellem Færgestedsejerne og Havnekommissionen angaaende Færgebroen skriver Kommissionen bl. a. i et Svar til Stiftamtmanden: »giver Commissionen sig herved den Ære at tilmelde, at da Færgebroen tilhører Havnevæsenet og Færgestedsejerne kun med det ringe Bidrag af 20 Rigsd. aarlig deltager i dens Vedligeholdelse o. s. v.«. — Trods denne Erklæring meddeler Havnekommissionen i 1843 Stiftamtmanden, at da den ikke mere mener at have Brug for Færgebroen, opfører den med dette Aars Slutning at vedligeholde den, hvad den mener herefter maa blive Færgeejernes Sag; men nogle Aar senere finder Kommissionen dog Anledning til atter at hævde sin Ejendomsret til Færgebroen.

Da Havnekommissionen i Juli 1827 søger Stiftamtmandens Anbefaling for et Laan paa 4000 Rigsd. til Brug ved Sejlbargørelsen af Guldborgsunds søndre Del, maa man gaa ud fra, at der ikke tidligere har været Sejlads paa Nykøbing Syd fra, hvilket ogsaa nedenstaaende, som findes anført i Pontoppidans danske Atlas for 1763, vidner om:

»Af Søe-Havne ere de tvende ved Nyekiøbing og Stubbe-kiøbing bekiente, dog haver den første været bedre, saa-



længe Guldborg-Sund allevegne var seylbar, og Skibene altsaa kunde gaa i Søen fra begge Sider. Dette kand nu ikke skee med store Skibe paa den søndre Side af saadan Aarsag, at de Svenske, ved deres Overfald midt i forrige Aarhundrede siges at ville have bygget en Bro over Sundet ved Marbæk i Væggerløse Sogn, hvor Grunden er derved blevet saaledes opfyldt, at ikkun maadelige Fartøjer paa 300 Tønder kunde flyde over«.

Havnekommissionen faar det ansøgte Laan paa 4000 Rigsd. af Kongens Kasse, og Oprensningen og Opsamlingen af Sten i Hasseløgab foregaar i 1828 ved Skipperne Jokum Hansen og Clausen af Marstal. De faar 690 Rigsd. for Opfiskning af 110 store Sten og 300 Rigsd. for 27 endnu større Sten. Til Oprensning i Hasselø-Rende benyttes to Muddermaskiner, en fra Stege i 103 Dage og en fra Gaabense i 136 Dage, men man bliver ikke færdig i 1828.

Oprensningsarbejdet fortsættes i 1829 til Oktober Maaned: »men da Bunden Syd paa var saa haard, kunde Arbejderne ikke tjene til den blotte Føde og ville gaa (strejke), dersom de ikke fik mere, og der blev derfor tilstaaet dem et Tillæg paa 1 Rigsd. 5 Mrk. 4 Skl. pr. Pram«.

Havnekommissionen beklager sig over: »at Nyekiøbing Havnekasse maa betale alle Omkostninger ved Opmuddering paa Fiorden (Guldborgsund), men at Skibe som losse og lade ved Laalandskysten betale Havne- og Bropenge til Saxkiøbing Toldkammer, og anmoder derfor Stiftamtet om at udvirke, at alle Skibe som losse indenfor Guldborg, enten Laaland eller Falster, skal betale deres Bro- og Havnepenge til Nyekiøbing Havnekasse«, og saaledes bliver det fra 1830.

I Oktober 1830 udnævner Havnekommissionen Skipper Erik Christian Birkholm og Kiøbmand, flv. Skip-

per Christian Nicolaj Møller til en Undersøgelsesforretning sammen med Kommissionen angaaende:

1. Det nye Skibeløb i den søndre Del af Fjorden.
 2. Om Ansættelse af Lodser.
 3. Uddybninger i Farvandet mellem Nykiøbing og Guld-
borg og dette Farvands Afmærkning med Prikker.
- Denne Forretning giver følgende Resultat:

»ad 1. Ved Besigtigelsen af det nye nu ganske seilbare Skibeløb imellem Laaland og Hasselø, eller det saakaldte Hasseløgab, strækkende sig fra Nyekiøbing sydefter til over Grunden Hærdingen (Hæringen), befandtes med middel Højvande at være paa det grundeste $7\frac{1}{2}$ Fod, og vil samme Løb til enhver Tid være farbar for Fartøjer af fulde 7 Fods Dybgaaende. — Syden for sidstnævnte GrundHærdingen er Farvandet seilbart Giedsoer ud med 11 Fods, og over Rødsand eller de saakaldte »Vestre Mærker« med samme Dybgaaende, som i det nye Løb Hasseløgab.

2. Man ville anbefale, at der ansattes en Lods ved Giedsergaard Udskibningsbro og en ved Nyekiøbing. Kommissionen mener, at Havnefogden formentligen kunne ansættes som Lods ved Nyekiøbing tillige, imod et passende Tillæg i hans Løn foruden de Lods- og Prikkepenge, der bliver ham tilstaaet, hvorved vi maa bemærke, at det var ønskeligt, at Lodsvæsenet kunde organiseres med saa liden Udgift for Skibsfarten som mulig.

Det vilde være nødvendigt at ansætte en Lods, fastboende ved de saakaldte Staanker, eller Udskibningsbroen ved Giedsergaard, da derfra er en fri Udsigt og Landingsstedet af den Beskaffenhed, at Lodsen, naar Lodssignal gives, betimelig kan komme de Skibe i Møde, som attraaer at gaa igennem Nyekiøbing Fiord, hvad enten de kommer fra Giedsoer, de »Vestre Mærker«, eller Nysted. Den i Nyekiøbing ansatte Lods skulde være pligtig derfra at lodse saavel nordefter til Guld-

borg, eller om forlangtes enten Suderøen, Kogrunden og Skiellerevet, som sydefter. At ansætte Lods ved Guldborg, vilde medføre Bekostninger, som vel burde undgaas, da, naar Skibeløbet nordud er afprikket, enhver kan med Sikkerhed vejlede sig til Toldstedet.

3. Havnevæsenet besørger Prikker udsatte fra Nyekiøbing nordefter til den nordre Indsejling af Fiorden. De af Lodsens saaledes udsatte Prikker burde være af den Beskaffenhed, at de paa østre og vestre Side blive betegnede med særskilte Mærker, f. Eks.: Koste paa den østre og Kryds paa den vestre Side (det modsatte af nu).

Fra Nyekiøbing til Guldborg er Fiorden seilbar med Middelvandstand for Fartøjer af $8\frac{1}{2}$ Fods Dybgaende, og vilde ved at muddere det korte Stykke over Hjelmsflakket cirka 2 Kabellængder, hvor det er meget blødt og mindre Grund, og altsaa let at oprense, blive seilbar med $10\frac{1}{2}$ a 11 Fods Dybde. Gaende fra Guldborg til Nyekiøbing havdes i Farvandet, med Undtagelse af Flakket, ikke under 11 Fod.

Den Lods som ansættes ved Giedsergaard Udskibningssted for at lodse Skibene kommende sydfra burde lodse dem til Nyekiøbing, hvor den der ansatte Lods maatte afløse for at lodse dem videre nordefter ud af Fiorden, da i andet Fald om flere Skibe skulde anduvede Farvandet sydefter, de da kunde være i Forlegenhed for Lods.

Den i Nyekiøbing ansættende Lods burde lønnes saaledes, at han kunde holde en Reservelods om flere Skibe dels passerede Fiorden og dels fra Havnen til samme Tid skulde behøve Lods«.

Denne Undersøgelserforretning gav Anledning til, at der fra Januar 1831 ansattes en Fastlods ved Nykiøbing og at Farvandet i Løbet af dette Aar afmærkes som foreslaaet i Undersøgelserforretningen. Fastlodsens, Hans Hansen, indgiver i December Maaned Rapport om Farvandets Afmærkning, Dybden paa Fjorden og om, hvor

mange Skibe, der har passeret gennem det ny Løb i den søndre Del af Fjorden.

I 1830 var Indtægterne i Bro- og Havnepenge 1049 Rigsd. I dette Aar er der foretaget mindre Opfyldninger mellem Broerne, saa Strandgade kunde planeres for Brolægning.

Havneinspektøren, Kaptajn-Løjtnant Leth, var tilstede i Nykøbing den 17. September 1831 i Embeds Medfør og besigtigede sammen med Havnekommissionen Skibsbroerne og Havnelokalet.

I det derpaa følgende Møde bemærkede Havneinspektøren: »og anførte, at Bastebroen efter den ifor overgaaede Skade af et Fartøj, som i Stormen d: 3dje April havde ramponeret dens vestlige Side, var bleven forsynet med nye Stormpæle. Endvidere at der for Øjeblikket arbejdedes paa Færgebroens Forlængelse, der nu snart er fuldendt, samt en Vejens (Strandgade) Forbedring langs Stranden mellem begge Broer med Brolægning, hvortil de fornødne Sten vare tilvejebragte og tilhugne.

De Arbejder, som man ansaa nu at burde foretage efterhaanden, alt eftersom Kassen vil tillade, vare følgende:

1. at udmuddere en Rende af 11 Fods Dybde og omtrent 30 Alens Bredde gennem Hjelmsflakket, nordop i Fiorden, hvor for Tiden kun findes en for større Skibe utilstrækkelig Dybde af 8 til 9 Fod med daglig Vandstand. Dette Arbejde, hvorpaa Collegiets Approbation er indhentet, agter man straks i nyt Foraar at paabegynde nordfra og efter Mulighed inden Aarets Forløb fuldende, og antog man at der paa det smalleste Sted var 700 Alen at opgrave i Længden, hvilket omtrent vil udgiøre 168,000 Cubicfod Mudder at optage, at Omkostningerne i det hele ikke vil overstige 1000 Rigsd.

2. da man i længere Tid har savnet »et sikkert Vinterleje« for de paa Sundet hjemmehørende Skibe, der

som nævnt udsættes for al Slags Ulemper i Stormvejr og især under stærk Isgang, samt ofte afstedkomme Beskadigelse paa Broerne, hvilke som foran meldt fandt Sted paa Bastebroen ifor, saa tog man denne Sag under nøje Overvejelse og fandt efter anstillet Undersøgelse af Lokalet, at et »glimrende Vinterleje« for Skibe hensigtsmæssigt kunne erholdes ved, at der mellem begge Broerne i en Afstand af 20 Alen fra Bastebroen i Direktionen N. t. Ø. $\frac{1}{2}$ Ø. paa 7 Fods Dybde med dgl. Vandstand blev opført et Beskyttelsesværk af 70 Alens Længde og 4 Fods Højde over Vandfladen. Dette Værk maatte i Følge Havneinspektørens Angivende opføres paa følgende Maade:

Først nedrammes 2 Rækker Pæle i den angivne Direktion i en Afstand af 4 Alen mellem hver Rad og omtrent 8 a 10 Tommer mellem hver Pæl. Ovenpaa hver Pælerad lægges Hammer og fyldes Mellemlummet med Pakværk af Faskiuer lagvis bestuede med Sten til omgæfær Vandspejlet, hvorfra Rystværk kan anbringes om begge Rader Pæle, samt Tværankre mellem begge Rader Hamre og endelig paafyldes store Sten i Højde med Hamrene.

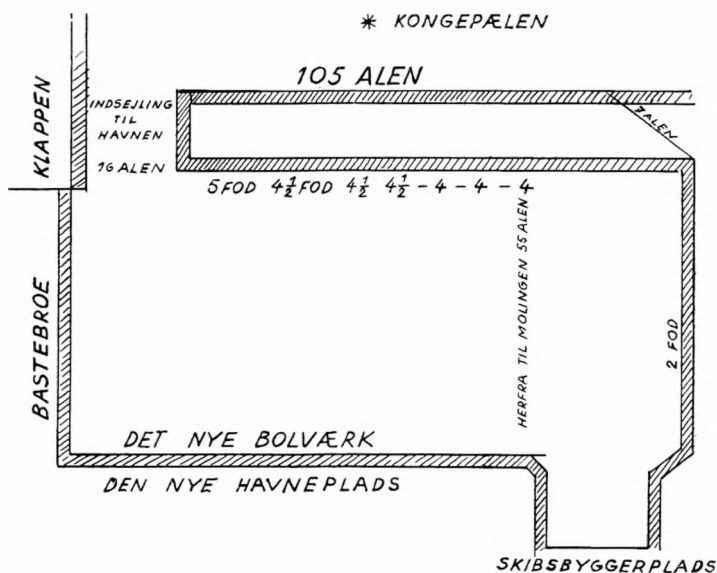
Efter et løseligt Overslag forment Havneinspektøren, at dette Arbejde ikke vilde overstige 1000 Rigsd., hvorover han nærmere vilde levere en detailleret Beregning og om fornødent give en Arbejdstegning. — Dette Beskyttelsesværk eller Molie afsatte Havneinspektøren paa Havnens Kort med Blyant og anbefalede han Commissionen i Tide at indgaa med Forestilling om dette Arbejdes Udførelse, for at have Lejlighed til efterhaanden og paa den mest økonomiske Maade at samle Materialier og om Vinteren med Islæg successive at tilslæbe Sten fra Laaland, ligesom han og bemærkede, at et Par Prøvepæle burde nedrammes med første Islæg, paa det angivne Sted, for at komme til Kundskab om, hvilken

Længde Pælene burde have i denne bløde Bund. Naar Arbejdet i sin Tid skulde udføres, lovede Havneinspektøren paa Commissionens nærmere Anmodning at hidskikke en kyndig Faskinarbejder, som kunde instruere et Folk, der agtedes afbenyttet til Arbejdets Fuldførelse.

3. Saasnart den ovenanførte Molie er fuldført og Op-muddering indenfor skal iværksættes, bør fra Bastebroen nordefter opføres et Bolværk, som for Varighedens Skyld hensigtsmæssigt maatte være af Sten, til Henlæggen af det opmudderede og til Erholdelse af en i lang Tid savnet *bequem Havneplads*«.

Altsaa i dette Nykøbing Havnekommissions Møde den 17. September 1831 projekteredes det første Havnebasin ved Nykøbing og en større Havneplads med Bolværk, hvor Skibene skulde kunne lægge til for at losse og indlade Varer, og dermed den første egentlige Udvidelse af Havnen. Ihvorvel der hengik 7 Aar inden Arbejdet med Bygningen af Læmolens paabegyndtes og denne ikke blev bygget efter den oprindelige Plan, men en noget udvidet Plan, hvorved den nordsydgaaende Mole blev 200 Fod og den østvestgaaende 100 Fod lang, saa blev dog straks i Foraaret 1832 Opførelsen af Stenbolværket fra Bastebroen nordefter til det paatænkte store Slæbested (Skibsbyggerplads) paabegyndt. Udgravningerne fra Rendens over Hjelmsflakket (det saakaldte gamle Løb) fyldtes bag dette Bolværk, den hele indvundne Plads brolægges og bliver færdig i 1833. Samme Aar angives Dybden i Hjelmsrenden at være 11 Fod.

Da Havnepladsen i 1832 skulde brolægges, mente de valgte Medlemmer af Kommissionen (ikke Borgmesteren), »at Sandkørslen saavel som Bortkørslen af det overflødige Fyld kunne paalægges de af Byens Borgere, som havde Hest og Vogn, uden nogen Godtgjørelse. Borgmesteren havde intet at erindre herimod, naar dette Arbejde frivilligt af Indvaanerne blev præsteret, hvorimod



Kopi af den i 1831 af Havneinspektøren udførte Blyantstegning af det projekterede Havnebassin

Originalen findes i Landsarkivet, er her gengivet i halv Størrelse

han ikke fandt sig bemyndiget til imod deres Villie at tilsige dem til et Arbejde, som han fandt ikke kunne paalægges enkelte Mænd i Byen, men enten maatte blive en Byrde for Havnekassen eller en Byrde paa Byen som saadan«.

I 1834 vedtoges Uddybning af Renden gennem Hjelmsflakket til den dobbelte Bredde, 60 Alen. Samme Aar udgjorde Bro- og Havnepengene 1142 Rigsd.

Som et Eksempel paa en vistnok i de Tider almindelig Pensioneringsmaade kan anføres nedenstaaende Uddrag af Havnevæsenets Kopibog omhandlende:

»BESKIKKELSE

af Fastlods Hans Hansen til tillige at være Havnefoged i Nyekiøbing Kiøbstad paa Falster«. Efter at General-

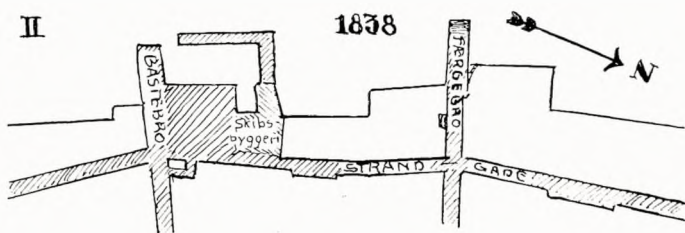
Toldkammerets Skrivelse om Sagen er citeret, fortsættes: »bliver hermed Lods Hans Hansen beskikket til tillige at være Havnefoged i Nyekiøbing paa det Vilkaar, at den gamle Havnefoged, Niels Olsen, for sin Levetid beholder de med Tjenesten forbundne Indtægter«.

Herefter følger Anordninger og Instrukser for den ny Havnefoged, og Beskikkelsen er dat. 3. Juli 1835. Niels Olsen var da 84 Aar og dør først 93 Aar gammel, samme Aar som Hans Hansen.

I 1837 er Dybden ved Bastebroen 11 Fod, men stadig kun 7 Fod ved Færgebroen. Samme Aar udklareres fra Havnen 296 Skibe, det mest dybgaaende var Sluppen »Maren og Marie« af Troense med 10½ Fod.

Endelig i et Kommissionsmøde i Februar 1838 fremlægges en Skrivelse fra Havneinspektøren Kaptajn Leth af 13. samme Maaned med tilhørende Tegning og Overslag, hvorefter det den 17. September 1831 projekterede Havneanlæg for Molernes Vedkommende er anslaaet til at ville koste 3025 Rigsd.: »men da dette Overslag er forfattet efter Tegning Nr. 1, hvorefter Pælene skulle være af Fyr, men derimod efter Nr. 2 Pælene skulde være af Bøg og disse for Tiden kan erholdes til billigere Priser og ved meget mindre Bekostning nu kan blive nedsatte, saa blev det vedtaget, uden Ophold at indkiøbe de Bøgepæle, som nu kan erholdes, og at nedramme disse, mens Isen ligger, hvortil Havnekassens Beholdning anvendes, og da den ikke dertil vil være tilstrækkelig, lovede Kiøbmand, Hr. Christen Løye, som var tilstede, dertil at give Havnekassen Forstrækning indtil 500 Rigsd. Sedler mod lovlig Rentes Svarelse og imod Tilbagebetaling inden Udgangen af Aaret 1839.

Da Arbejdet ikke taaler Opsættelse og forud er vedtaget, kunde Sagens Approbation ikke forinden indsendes, og da Besværelsen derved er betydelig, fandt Commissionen sig pligtig til *uforfærdet* at fremme Arbejdet«.



Det ny Havnebassin 1838

I Maj Maaned samme Aar udnævnes forhv. Skipper, Købmand Christen Løye til Havnekommissær og faar overleveret Stadshauptmand Schultz's Nøgle til Havnekassen.

En Ansøgning fra Toldinspektøren om 270 Kv. Alen Grund paa Havnepladsen til en Toldkammerbygning med Pakhus bevilges mod en aarlig Grundleje af 8 Rigsd.

I Oktober 1839 er det ny indre Bolværk og Havnepladsen bagved saavidt færdig, at mindre Skibe kan lægge til og der indlade Varer.

I 1840 forlænges Bastebroen og gøres 2 Fod bredere og $\frac{1}{2}$ Fod højere. Der foretages Opmudringer ved Broen og det ny Bassin, og der indrettes et stort Slæbested i Hjørnet ved den østvestgaaende Mole, og her faar I. Sidenius samme Aar Lov til at bygge et Skib, vistnok det første i Nykøbing byggede Skib, efter at Havnevæsenet i Nykøbing er organiseret; thi i Pontoppidans danske Atlas for 1763 staar anført: »ved Nyekiøbing Havn er anlagt en Skibsverf, hvor Spaniefarer og andre store Skibe paa 10 til 14 Kanoner er bygte, og andre Skibe med Fordel repareres«. Samme Aar faar Skipper Gram Lov til at landsætte sit Skib Syd for Bastebroen og der opbryde Bolværket i dette Øjemed imod fuld Istand-sættelse, naar Skibet atter er sat i Vandet.

I en Ansøgning til Kongen i 1841 om et Laan begrundes Kommissionen Nødvendigheden af Laanet med: »de

store Arbejder, som af Kommissionen ere foretagne til Sejlbargiøring af begge Ender af Fiorden«, og udtaler Haabet om »at faa Fornøjelsen af Kongens Besøg, for at han med egne Øjne kan faa at se, hvad der er udført«. — Laanet vil man benytte til en Forlængelse af Færgebroen, Fjernelse af Klappen og yderligere Opfyldning og Forbedring af Havnepladsen.

Det mest dybgaende Skib, der i 1842 indkommer i Nykøbing Havn, er det i Nykøbing byggede Brigskip, »Jason«, der maaler 186 Læster og stikker 10½ Fod (sik kert det i 1840 af I. Sidenius byggede Skib).

I 1843 indgaar Bro- og Havnepengene med 1500 Rigsd. Det første Havnebudget, det for 1844, lægges, og deri anslaaes Bro- og Havnepengene til 1400 Rigsd.

En svær Isgang i 1843—44 tager begge Kongepælene, hvis Saga dermed er ude. I 1843 passerer 60 Fartøjer gennem den søndre Del af Fjorden.

I en Skrivelse til Stiftamtet meddeler Kommissionen: »at da Havnevæsenet ikke mere har Brug for Færgebroen, vil den med indeværende Aars Slutning (1843) ophøre med at vedligeholde den«. En temmelig forhastet og uforudseende Beslutning, (naar der ses hen til den i 1841 vedtagne Forlængelse af samme Bro og fortsat Udvidelse af Havnen nordpaa), men allerede i Juli 1845 tilbagekalder man Skrivelsen, idet Kommissionen da vedkender sig Ejendomsretten til Færgebroen.

Allerede i 1844 udarbejdes Tegning og Overslag til Beskyttelsesmolens Forlængelse mod Nord med 200 Fod og Ramning af 250 Fod nyt Bolværk til Havnepladsens Forlængelse mod Nord. Omkostningerne beregnes til 4500 Rigsd., og der menes at ville medgaa 7 Aar til Arbejdets Udførelse. Det paabegyndtes i 1846—47, i hvilket Aar man forventer at faa fuldført den ny Beskyttelsesmøle og Opmudringen i den gamle Del af Havnen samt paabegyndt det nødvendige Bolværk i det nye



Havnen 1876 med Toldkammeret (bygget 1838)

Havneanlæg. »Opmuddering i den gravede Rende over Flakket er paabegyndt og vil blive fortsat indtil en Dybde af 12 til 13 Fod«.

Havnekommissionen forfatter: »Regler, hvorefter Havnefogden har at anvise Dampskibet »Harmoni« Plads ved Havnens Bolværker«. 1844 er vistnok det første Aar, at Havnen anløbes af et Dampskib, og denne store Begivenhed gør Kommissionen betænkelig med Hensyn til, hvorledes et saadant Skib kan anbringes i Havnen. Reglerne indeholder 5 lange Paragraffer. Den 5. begynder saaledes: »Iøvrigt paalægges det Havnefogden at handle efter bedste Evne og Conduite«. Denne Bestemmelse overflødiggør egentlig de fire første.

Endnu i 1844 pensionerer Havnefoged Hans Hausen Niels Olsen, der nu er 93 Aar, og søger derfor et Gratiale af Havnekassen for det foregaaende Aar: »da hans Arbejde er betydeligen tiltagen og dermed hans Fortieneste som Opsynsmand ved Opmudderingen saa betydeligen var aftagen«. Der tilstaaes ham 20 Rigsd.

I 1846 køber Havnevæsenet Købmand Bønnelykkes Hauge, »som ligger nordenfør den nuværende Havne-

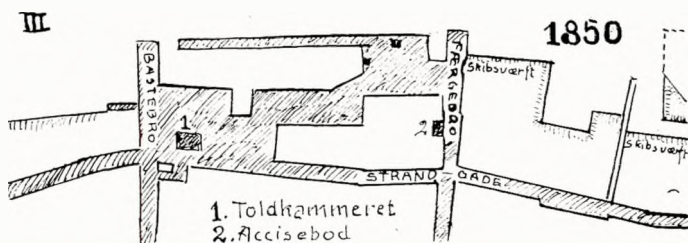
plads og har en Længde af 42 Alen og indeholder ca. 1100 Kv. Alen«, til Havnepladsens Udvidelse.

I 1845 døde Niels Olsen og kort efter Hans Hansen. Dines Hansen ansættes som Havnefoged fra 1846.

I et Fællesmøde mellem Havnekommissionen og Kommunalbestyrelsen i April 1847, hvor Havnetakster, Instruktioner og Havnereglement var til fælles Erklæring, »fandtes intet at erindre imod de forelagde Udkast, hvorimod det fandtes nødvendigt, at der nøjere bestemmes passende Løn for Havnefogden, *da den nuværende Løn efter Havnens Størrelse og Omfang er aldeles utilstrækkelig*, og Havnefogdens bestandige Nærværelse i Havnen gør det umuligt for ham tillige som hidtil at paatage sig at være Reserverelods, til hvilken Ende de foreslaar, at Havnefogdens Løn foruden de i Reglement af 4. April 1800 Paragraf 21 for ham bestemte Læstepenge — 2 Skl. pr. Læst af hvert udenbys indgaaet Skib — tillægges i aarlig Løn 100 Rbd. og fri Hus paa Havnepladsen, naar den fornødne Bopæl der for ham kan blive opført, og at han indtil dette sker erholder en aarlig Husleiehjælp af 25 Rbd. Endvidere vedtoges det at foreslaa, at Havnefogden kunde opsiges med $\frac{1}{4}$ Aars Varsel. En Begjæring fra Havnefoged Dines Hansen om en Husleiehjælp for dette Aar paa 20 Rbd. vedtoges det at indstille til Collegiets Bestemmelse«.

I 1848 indgik Bro- og Havnepengene med 232 $\frac{1}{2}$ Rbd. 3 Skl. — Juli Maaned var den største med 280 Rbd. 5 Mrk. 8 Skl. I 1849 forhøjes Havnefogdens Løn til 150 Rbd. aarlig, og man vedtager at udbetale ham dem $\frac{1}{4}$ aarlig bagud, men endvidere tilstaas der ham 10 Rbd. aarlig for Renholdelse af Skibsbroerne og de nærliggende Gader.

Uddybningen af Renden gennem Hjelmflakket til 13 Fod tilendebringes i 1850, og omtrent samtidig er Havneudvidelsen færdig.



Efter Udvidelsen, der blev færdig 1850

I 1852 anbringes de to første Lygter paa Havnepladsen, og der foretages Uddybning paa Sydsiden af Bastebroen til 14 Fod.

I de efterfølgende Aar har Kommissionen megen Ulejlighed af de mange Strandgrundejere, der ogsaa dengang forsøgte at udvide deres Grunde ved Ramning af interimistiske Bolværker langt ude i Stranden og opfyldte bagved. Selv daværende Proprietær Tesdorpf maatte Kommissionen gennem Protest standse i hans nærgaaende Udvidelsesprojekter nedenfor Jomfru Birkholms Have (Tesdorpf's Magasin), da Havnen agtedes udvidet med et Bolværk i østlig Retning fra Bastebroen til NV-Hjørnet af denne Jomfrus Have. Rebslager Knudsen og Garver Møller var ogsaa i Aktivitet med samme Formaal, men blev standset indenfor en Linie i Flugt med Jomfru Birkholms Have og paa Betingelse af: »at deres Bolværker blev saa stærke, at Opfyldningen under ingen Omstændigheder kan forlade sit Leje eller bidrage til Fyldning af Farvandet«.

Et Forsøg paa at faa Staten til at foretage Under søgelse af Muligheden for en Uddybning af Guldborgsund sydfør Nykøbing til 12 Fod for Statskassens Regning, opfrisker Kommissionen i Ministeriets Erindring ved en Skrivelse af 31. Marts 1853, og i Juli Maaned samme Aar ankommer Kanal-, Fyr- og Havneinspektøren, Generalkrigskommissær, Kaptajn-Løjtnant Leth og Vand-

bygningsinspektør, Justitsraad Carlsen til Nykøbing for at foretage disse Undersøgelser.

Efter de foretagne Undersøgelser oplyser d'Hrr.: »at Uddybningen til 12 Fod vil være nødvendig i en Længde af 1400 Alen og Omkostningerne hertil beløbe sig til omtrent 120,000 Rbd., hvorimod om Dybden sattes til 10 Fod, vilde Arbejdet kunne udføres for omtrent 50,000 Rbd.« —

Efter mange og lange Forhandlinger angaaende Uddybningen af Farvandet sydfor Havnen (hvori end ikke Henvendelse til private Mænd og Institutioner med forment Interesse for Projektets Gennemførelse efter den største Plan til 12 Fods Dybde i 100 Fods Bredde og en Bekostning, som nu ansættes til 183,000 Rbd., om at bidrage hertil, unnlades, hvad der kun resulterer i Tilbud fra Tesdorpf paa 1500 Rbd.) bliver det endelige Resultat, at der uddybes til 9 Fod i en Bredde fra 30 til 50 Alen og en Længde af 1200 Alen. Og at Omkostningerne herved, ca. 24 a 25,000 Rbd., skal udredes af Nykøbing, Nysted og de tilgrænsende Landdistrikter i Forening, hvilket tiltrædes af Nykøbing Havnekommission i et Møde den 9. Oktober 1855: »efter Vedtagelse af Pluraliteten af Commissionen, der endogsaa i dette Resultat ser en stor Fordel for Nykøbing Havn ogsaa for Dampskibsfarten, hvorimod Minoriteten (Garvermester Møller) ikke saa gerne han end vilde turde være enig med Commissionen deri, thi Componenten havde den Erfaring, som han vilde kunne stadsfæste ved Attestier, at Vandet i Sundet søndenfor Hasselø ikke saa sjældent falder $3\frac{1}{2}$ Fod under daglig Vandstand, og med en Dybde af 9 Fod vilde det jo saa kun give $5\frac{1}{2}$ Fod, som ej er tilstrækkelig for nogen af de større Dampskibe«.

I den bedste Arbejdstid i Sommeren 1853 standses Op- mudringsarbejdet af Sundhedskommissionen, og der maa foretages mange og særlige Foranstaltninger, saasom An-

bringelse af Slamkister og Afløb for Vandet fra det opfyldte, og først hen paa Vinteren bliver Arbejdets Fortsættelse tilladt. Aarsagen til denne lange Standsning i Opmudringsarbejdet var selvfølgelig den, at ogsaa Nykøbing fik Koleraen til Huse i dette Kolera-Aar. Ifølge Sundhedskommissionens Rapport for 1853 konstateredes de to første Koleratilfælde her i Byen hos to Matroser fra et svensk Skib, der laa i Havnen og den 2. Juli var afgaaet fra København. Af Byens ca. 3000 Indbyggere blev ialt 154 angrebne af Kolera, og der indtraf 87 Dødsfald.

Havnens Budget for 1855 balancerede med 4470 Rbd. og viser et Overskud paa 36 Rbd. Bro- og Havnepengene anslaaes til at ville give 3600 Rbd. I Aarets Løb udlægges 4 Varpetønder i det 13 Fod dybe, men kun 60 Fod brede Løb over Hjelmsflakket. Havnekassens Beholdning fra 1854 var 717 Rbd. 82 Skl., og den havde en Kapitalgæld paa 11,269 Rbd. 32 Mrk. Nordfra kan Skibe med 13 Fods og sydfra med 7 Fods Dybgaaende naa Havnen.

En mangelfuld Oprensning af Farvandet sydpaa er Aarsag i, at en paatænkt udvidet Dampskibsfart gennem Guldborgsund til Rostock og Kiel ikke bliver til noget.

I 1856 er Reservelods Mogensen konstitueret som Havnefoged med en Løn af 64 Skl. pr. Dag under Dines Hansens Sygdom. Da denne samme Aar afgaar ved Døden, tilstaas hans Enke 30 Rbd. i aarlig Pension, og Baadsmand Ludvig Carl Bjerring beskikkes som Havnefoged fra 1. Februar 1857, trods det, at Havnekommissionen paa det kraftigste anbefaler ovennævnte Mogensen til Embedet. Men her benytter Ministeriet sig for første Gang, for Nykøbing's Vedkommende, af sin Ret til (ifølge kgl. Resolution af 24. December 1811) at foretrække en af Søetatens faste Mandskab (Artilleri- og Matroskorpset) ved Besættelsen af et Havnefogedembede.

I 1857 faar Kommissionen Lov til at optage et Laan

i »Livrente- og Forsørgelsesanstalten« paa 12,000 Rbd. til Opmudringsarbejdet sydfør Havnen. Men først i 1858 afsluttes Kontrakt med Entreprenørerne Carle & Kaufmann om Arbejdets Udførelse, der paabegyndes i April samme Aar.

Farvandets Uddybning sydpaa til 9 Fod tilendebringes i Efteraaret 1859, men der konstateres nogle Mangler, som man vil søge rettet ved Entreprenørerne i 1860. Det nye Hasselø Løb afmærkes med 16 Prikker i Sommerens Løb, og i sin Indberetning for 1860 bemærker Kommissionen til Ministeriet: »at Uddybningen til 9 Fod med daglig Vandstand i den sydlige Del af Guldborgsund nu er tilendebragt ved Skibsbygger Benzons med en af ham selv dertil bygget Heste-Muddermaskine. (Maskinen blev trukket ved Hesteomgang). Dette er første Gang, at Mester Benzons udfører et Stykke Arbejde for Nykøbing Havnevæsen.

Murermester og Postholder Rosendahl anmodes i 1859 om at fremkomme med Forslag og Tegning til en Bygning, der kan tjene til Materialhus for Havnen og samtidig til Bolig for Havnefogden. Men da der kun kan afses en mindre Grund, bliver Bygningen opført som Materialhus alene og af Træ. Havnefogden faar i Stedet for Bolig et Dyrtdstillæg paa 25 Rbd.

I 1859 holdes det første Møde, hvori Havnekommissionen deltager, angaaende en fast Bro over Guldborgsund mellem Nykøbing og Lolland. Ifølge Komitéen for Broens Anlæggelse tænkes dens Udgangspunkt fra Nykøbing bl. a. at skulle være Bastebroen, men Havnekommissionen stiller meget store Fordringer med Hensyn til en ny Indsejling til Havnen og mange andre Betingelser for at gaa med til at afgive Bastebroen, saa man tilsidst bliver enige om dens nuværende Udgangspunkt, der jo ogsaa gav Havnevæsenet mange Fordele baade ved Anlæggelsen af den ny Adgang til Stranden, »Brogade«, og

derved, at Havnekommissionen nu kunde paabegynde, hvad der længe havde været dens Maal: »En Opfyldning og Ramning af et nyt Bolværk sydfør Bastebroen til Anlæg for Dampskibe«.

Store Opmudringsarbejder i og uden for Havnebassinet foretages i 1860, og man taler om Udvidelse og Opretning af det til Havnen nordfra førende Løb. Bro og Havnepengene udgør samme Aar 4599 Rbd.

I 1861 indtræder Skibsbygmester Dresler i Havnekommissionen. I 1862 opmudres ved Bolværkerne i Havnebassinet til 12 Fod og ved Molen til 8 a 10 Fod.

Fastlods Chr. Boesen faar i 1864 sin Afsked med 16 Rbd. i aarlig Pension og Sætteskipper Jørgen Hansen ansættes som Fastlods. Havnefoged Bjerring søger og faar sin Afsked uden Pension. Havnefoged J. M. Petersen af Saksjøbing ansættes fra 1. Januar 1865 som Havnefoged ved Nykøbing Havn.

I 1865 indgaar i Bro- og Havnepenge 5874 Rbd. 18 Skl. Samme Aar er for en Bekostning af 350 Rbd. anbragt de første 8 Gaslygter paa Havnen, der hidtil kun havde været belyst ved 2 Tranlygter.

I Begyndelsen af 1866 indsender Havnekommissionen til Stiftamtet følgende:

»BESKRIVELSE

over Havnen i Nykøbing paa Falster.

Havnebassinet har ved daglig Vandstand en Dybde af fra 9 til 12 Fod og Indløbet til samme en Bredde af 22 Alen mellem Bolværkerne.

Med en Længde af 217 Alen og en Bredde af 49 Alen rummer Bassinet et Antal af 16 Skibe, hvert Skib regnet til en Drægtighed af 60 Commercelæster.

Havnepladsens Længde er 312 Alen og dens største Bredde 78 Alen.

Pladsens Fladeindhold udgjør 18,536 Kv. Alen. Ved Havnen er intet Fyr.

Den nordre Indsejling til Byen kan passeres af Skibe med et Dybgaaende af indtil 13 Fod, hvorimod det sydlige Farvand ikkun har en Dybde af 9 Fod med daglig Vande.

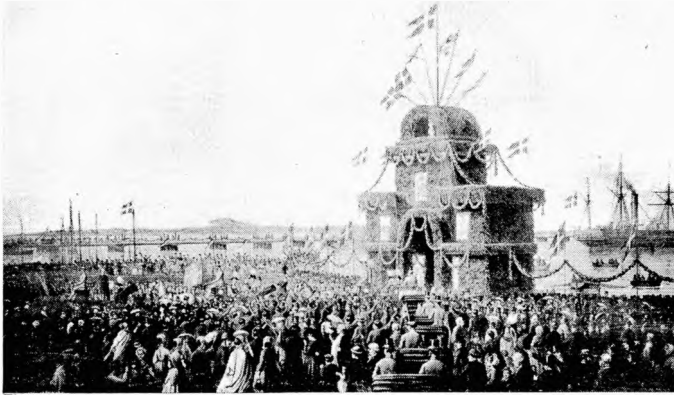
Begge Farvande kunne i Reglen kun passeres ved Hjælp af Lods.

Nordfra kommende Skibe kunne erholde Lods ved Guldborg, og for den sydlige Part eller for Skibe, som komme Giedser ind og ville til Nyekiøbing, findes tvende Lodser paa Giedserodde.

Til Afbenyttelse for udgaaende Fartøjer haves 2 faste Lodser her paa Stedet«.

I en Indberetning til Indenrigsministeriet i Februar 1866 henviser Kommissionen til sine Bemærkninger i tidligere Skrivelser af Januar 64 og Februar 65 angaaende Havnens ældste Bolværk paa 283 Alen fra Bastebroen sydefter: »som trænger meget haardt til Fornyelse, men man vil søge at vedligeholde det paa bedste Maade, indtil Broen over Guldborgsund bliver færdig, saa der samtidig kan foretages en Udvidelse af Havnepladsen fra Bastebroen til den ny Bro over Sundet.

Imidlertid er Arbejdet ved Opførelsen af Broen over Guldborgsund paabegyndt, og i et Kommissionsmøde i April 1866 foreligger en Skrivelse fra Ingeniørkaptajn Thulstrup, hvori denne tilbyder i Havnens Interesse og imod en Godtgørelse af 150 Rbd. til Entreprenørerne for Broanlægget at foranledige Brohovedet ved Nykøbing givet: »et Fremspring af den faste Bro af 36 Fod i Stedet for de bestemte 21 Fod, hvorved tillige Sejlløbene paa begge Sider af den faste Bro pille blive beqvemmere at passere«. Senere meddeles det dog, at de 150 Rbd. afholdes af Byggefonden uden Udgift for Havnekassen.

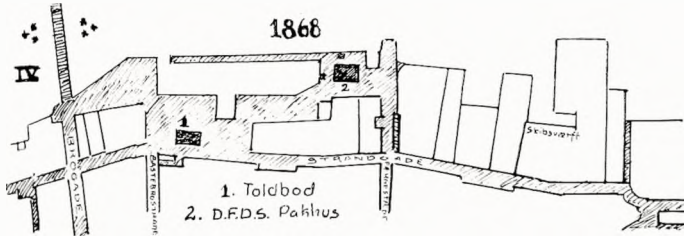


Kong Christian IXs Ankomst til Nykøbing 4. Juli 1867,
da Broen over Guldborgsund skulde indvies og fik Navnet Kong Christian IXs Bro

Ved at betragte Forholdene, som de nu er ved Broens Gennemsejlinger, vil man kunne forstaa, hvor vauskelige Passageforholdene nu vilde have været, om Brohovedet ved Nykøbing ikke den Gang var bleven gjort de 15 Fod længere. I hvert Fald vilde søndre Møle ikke kunne have faaet den Bredde, den nu har.

Entreprenørerne for Broanlægget, Glæner og Andersen, opfører i 1866—67 det ny Bolværk, 140 Alen langt, fra Bastebroen til den ny Bro, for ialt 14,500 Rbd. — Der medgaar 1000 Rbd. til Opfyldning og Brølægning nærmest dette Bolværk, for at Dampskibene snarest mulig kan faa Anlægsplads her.

Nødvendigheden af, at det 140 Alen lange Bolværk mellem Bastebroen og Chr. IX's Bro bygges — Vandstanden ved det blev fra 13 til 14 Fod — begrundes Havnekommissionen over for Ministeriet med: »at dels Dampskibsarten her paa Byen Tid efter anden har modtaget en saadan Udvidelse, at Havnen i de sidst forløbne 2 Aar stadig har været anløbet af 4 og i Efteraaret 1866 af 5 Dampskibe ugentlig, som ikke alene henlaa ved



Havnen efter Bygning af Chr. IX's Bro og Dampskibsbolværket

Bolværkerne en enkelt Nat, men ogsaa i den senere Tid har henligget 2 paa en Gang i indtil 2 Døgn, og 2 andre, som begge er Hjulskiibe, ankommer og afgaar samme Dag. saa det har knebet med at skaffe Plads til dem undtagen i Havnebassinet, hvor de har ligget til Gene for Sejlskibene, dels med Nødvendigheden af, at Havnepladsen sydfør Bastebroen udvides, saa der der kunde indrettes en Kørebane for Trafiken over Broen fra Laaland til den nordlige Del af Byen«.

Havnefoged Petersen ansættes som Brofoged fra 1. Juli 1867 ved Chr. IX's Bro med 150 Rbd. aarlig. De fra 1. Juli ligeledes ansatte Bromænd, Jens Eriksen og Anders Caspersen, med hver 200 Rbd. aarlig, opgiver allerede den 18. Juli at fortsætte som saadanne under de givne Vilkaar og afskediges, Eriksen straks og Caspersen fra 1. August.

I 1868 anbringes de første Lygter — 13 ialt — paa Chr. IX's Bro.

Et Tilbud fra Postholder Rosendahl om Opfyldning af den ny Havneplads bag det nye saakaldte »Dampskibsbolværk«, ca. 4600 Kv. Alen, for 2500 Rbd., ser Kommissionen sig ikke i Stand til at modtage paa Grund af »Havnekassens Tilstand«, men mener dog at kunne faa Brug for noget af Fylden. Senere akkorderes der med forskellige Baadførere om Indkastning af Fyld bag dette Bolværk for at benyttes i Forbindelse med nogle Faski-

ner, som her skal anvendes, og den ovenfor nævnte Bro-lægning af den opfyldte Strækning langs Bolværket overdrages det Brolægger P. Ladefoged at udføre i Juli Maaned. Arealet bagved det omtrent samtidig byggede Bolværk fra Bastebroen nordefter til det saakaldte »Halmøs Slæbested« bliver ligeledes brolagt af Ladefoged i Juli Maaned. Bag dette Bolværk anbringes samtidig de første 8 Fortøjningssten med Ringe ved Nykøbing Havn.

I en Skrivelse fra Ministeriet meddeles: »at Havnevæsenets Bestyrelse fra 1. November 1868 skal overgaa til Byraadet ved et Udvalg. Og at der uopholdelig skal træffes Foranstaltninger til Optagelse af Kort over Havnen med tilhørende Værker*), saavel den egentlige Havn som det til Havnen hørende Landareal i en Maalestok 1:500 med Angivelse af Dybder og Højder ved daglig Vandstand og ledsaget af en nøjagtig Beskrivelse, samt at Omkostningerne herved skal udredes af Havnekassens Indtægter for dette Aar«. Det overdrages til Landinspektør Blangstrup at udføre dette Arbejde saa snart som muligt med Bistand af Havnefogden. Tillige meddeltes det i Skrivelsen: »at Embedet som Kanal-, Fyr- og Havneinspektør er inddraget med Generalkrigscommissær Leths Død og Forretningerne henlagt til Vandbygningsinspektøren, Etatsraad Carlsen.

Bro- og Havnepengene indgik i 1868 med 6353 Rbd. 77 Skl. I Havnekommissionens Indberetning for samme Aar anføres: »At der ved Dampskibsbolværket er Plads til 3 Skibe a 60 Commercelæster samt et Skib af samme Størrelse ved det Bolværk, som strækker sig fra den nordre Ende af Læmolen til den gamle Færgebro, at Sejladsen sydfra til Havnen gaar igennem den ny Bro over Sundet, hvilken, naar Drejebroen er udsvinget, har et Sejlløb paa begge Sider af denne med en Bredde af 25 Alen. Havnekassen ejede ved Udgangen af Aaret 1868 ingen udestaaende Kapitaler, men en kontant Behold-

*) findes paa Falsters Minder



Færgestedet ved Sundby paa Lolland

ning paa 2524 Rbd. 12 Skl., og Havnekassens Kapitalgæld androg d: 31te December samme Aar 9202 Rbd. 3 Skl.«

I Løbet af 1869 er man færdig med hele Opfyldningen af Havnepladsen bag Dampskibsbolværket, og Brolægning af hele Pladsen paabegyndes.

Færgestedsejerne i Sundby paa Lolland gør overfor Havnekommissionen Krav paa Godtgørelse for Færgebroen, men i en længere Skrivelse begrundet det ny Havneudvalg sit Standpunkt: »At Færgeejerne intet Krav har i den Retning. I Særdeleshed da de aldrig har deltaget i Færgebroens Vedligeholdelse med mere end en Sjettedel«.

Nykøbing Byraads første staaende Udvalg for Havnevæsenet, der for første Gang er forsamlet til Møde den 12. Jan. 1869, bestod af Borgmesteren, Justitsraad Pontoppidan, Formand, Konsul Benzon og Købmand L. F. Frisenette som valgte Medlemmer af Byraadet og Toldforvalter, Kammerraad Egebeck og Skibsbygger Dresler som valgte udenfor Byraadet.

Bromændene ved Chr. IX's Bro faar først i 1869 et Opholdsrum ved Broen, hertil har Havneudvalget lejet

et Værelse i Garver Møllers Hus for 10 Rbd. i aarlig Leje.

Etatsraad Tesdorpf, Jomfru Birkholm og Garver Møller tilbyder at afstaa Grund til Regulering af den ny Havneplads sydfør Bastebroen uden anden Bekostning for Havnekassen end Opsættelse af et nyt Plankeværk, hvad Udvalget selvfølgelig modtager med Tak. I Slutningen af Aaret er denne ny Havneplads helt færdig, og Havneudvalget melder, at Havnens Landareal nu ialt udgør 25,630 Kv. Alen.

Slæbestedet nordfor »Zampa«s Liggeplads blev i 1869 ombygget og forhøjet under Hensyn til en paatænkt Forhøjelse af denne Del af Havnepladsen i 1870. (»Zampa«s Liggeplads var mellem dette Slæbested og Nordenden af Læmolen).

I Begyndelsen af 1870 udtræder Købmand Frisenette og Tobaksfabrikant Baagø indtræder i Havneudvalget.

Den første Havneinspektør under Vandbygningsvæsenet, Hr. Ingeniør Otterstrøm, besøger og inspicerer Havnen samme Aar.

Accisegødtgørelsen, der før Færgefartens Nedlæggelse tilkom Havnekassen med 75 Rbd. aarlig, afløses og i Stedet tilstaas denne 180 Rbd. i 4 pCt. Statsobligationer og 54 Rbd. kontant.

Det store Slæbested i Havnebassinet bliver ved Ramning af et nyt Bolværk 80 Fod i Nordsiden og for Enden gjort større (det saakaldte Halmøes). Arbejdet udføres af Tømremester C. Larsen, Nykøbing, for 1365 Rbd., det bliver færdig i Juli Maaned. Samtidig begynder det i 1867 byggede Dampskibsbolværk at skride ud paa Midten, der maa i den Anledning nedlægges 4 nye svære Jordankre, da Boltene i de gamle var sprængt.

I 1870 medgaar der til Betjening, Belysning og Renholdelse af Kong Chr. IX's Bro 730 Rbd. Lønningerne alene andrager 550 Rbd.



Kong Christian IX's Bro ca. 1870

Af Havneregnskabets Overslag for 1871 fremgaar det, at Udvalget venter at kunne faa leveret 50 Cubf. Fyld og planeret det for en samlet Sum af 186 Rbd. 64 Skl. eller ca. 3,7 Rbd. pr. Cubf., og 56 Kv. Favne Brolægning mener man at kunne faa udført for 280 Rbd. eller 5 Rbd. pr. Kv. Favn.

I de Dage kostede det ca. 400 Rbd. at holde Muddermaskinen med en Besætning paa 4 Mand i Gang i 80 Dage.

Meget omfattende Kloakarbejder saavel under den sydlige som nordlige Havneplads foretages i 1871. Det første Dampskibspakhus (16 × 18 Alen) opføres af D. F. D. S. paa Havnepladsen ud for »Zampa«s Liggeplads. Paketterne »Castor« og »Pollux« ansøger om fast Liggeplads udfor Nobels Pakhus, der tilstaas dem. Et senere Andragende om Anbringelse af et mindre Slæbested ved denne Anlægsplads tilstaas dem ogsaa tilligemed en mindre Plads til et Bræddepakhus tæt sydfor Nobels Pakhus.

I 1872 begynder Jernbanerne at gøre sig gældende i Konkurrencen med Skibsfarten paa Nykøbing. Skibsbygger Benzon og Skibsreder Holst (Paketterne) gør Havneudvalget opmærksom paa Nødvendigheden af, at Bropengene nedsættes paa Vægtvarer, for derved at

forebygge, at disse Varer befordres med Jernbanen. Udvalget gaar ind herpaa og søger Ministeriets Approbation paa Nedsættelsen, som ogsaa straks gives.

I Løbet af 1873 anser Havneudvalget Havnekassens Beholdning for at være stor nok til, at man kan forberede Udvidelse og Uddybning af det nye Løb over Hjelmsflakket. Det overdrages Mester Benzon at fremkomme med Overslag og Tegninger i den Anledning.

I 1834 var det nordre Løb over Hjelmsflakket uddybet til 10 Fod, i en Bredde af 40 Fod, hvorimod det søndre Løb (nuværende gravede Rende) i 1850 uddybedes til 14 Fod.

Mester Benzons Overslag og Tegning foreligger i Oktober 1873 og omfatter en Udvidelse af det ny og sydlige Løb fra 60 til 120 Fod i Bredden og en Uddybning til 13 Fod mod en Bekostning af 8920 Rbd. Men i Stedet for en Udvidelse af dette Løb vilde han foreslaa en Udvidelse af det gamle Løb (det nordlige) fra 40 til 80 Fod i Bredden og dets Fordybning fra 10 Fod til 12—13 eller 14 Fod med en Bekostning af henholdsvis 6080—8400 eller 10,700 Rbd., hvorved en gunstigere Beliggenhed af Renden opnaaedes. Udvalget vedtog at indstille det sidste Forslag (det nordre Løb) med 13 Fods Dybde, men at man dog, forinden endelig Bestemmelse tages, ønskede en yderligere Sagkyndigs Undersøgelse af Planen. Imidlertid maa Udvidelse og Uddybning af det nordre Løb opgives paa Grund af Bundens Haardhed; i Stedet udvides det søndre og nyere Løb til 80 Fod i Bredden og med en Dybde af 14 Fod i de følgende Aar og bliver færdig i 1876.

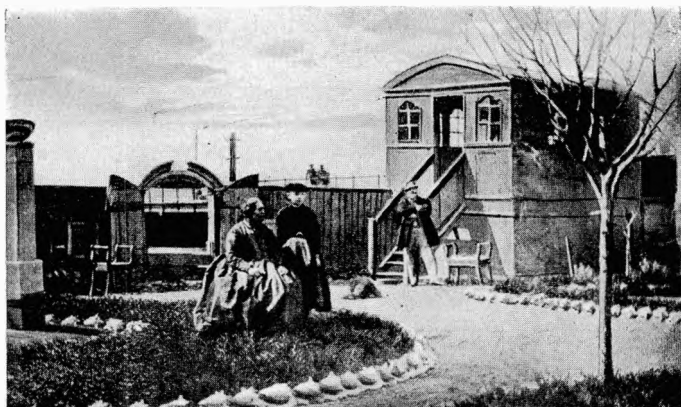
I 1874 føres der mange Forhandlinger mellem det falsterske Jernbaneselskab og Havneudvalget i Anledning af et Andragende fra førstnævnte om at anbringe Jernbanespor over Chr. IX's Bro for derved at kunne føre Vogne med Passagerer fra Falster til Lolland eller omvendt.

Til sidst afgiver Udvalget en Erklæring til Byraadet paa 11 lange Punkter indeholdende et helt Reglement for, hvorledes en saadan Overførelse af Vogne med Passagerer og Gods skal foregaa. Det er sikkert denne Erklæring, der giver Anledning til et Fællesmøde i September samme Aar om Bygning af en Jernbanebro af Træ over Guldborgsund sydfor Chr. IX's Bro.

Fra en stor Del Købmænd og Skibsførere samt andre Indvaanere af Byen foreligger der i Januar 1875 en Ansøgning om, at en Bugserdamper maa blive anskaffet for Havnevæsenets Regning. Udvalget bestemte foreløbig at indhente Oplysninger, om ikke et passende Dampskib til Bugsering maatte kunne erholdes til Leje. Men det viser sig umuligt at gennemføre en saadan Leje af et Bugsereskib. Man paatænker derfor at anskaffe et Bugserdampskib for Havnens eller et Privatselskabs Regning med Støtte fra Havnekassen og vil afvente Resultatet af en lignende Foranstaltning i Nakskov.

Bro- og Havnepengene androg for Aaret 1874 6877 Rbd. 34 Skl., omgjort til 13,754 Kr. 70 Øre. I 1875 var disse Indtægter 14,813 Kr. 36 Øre.

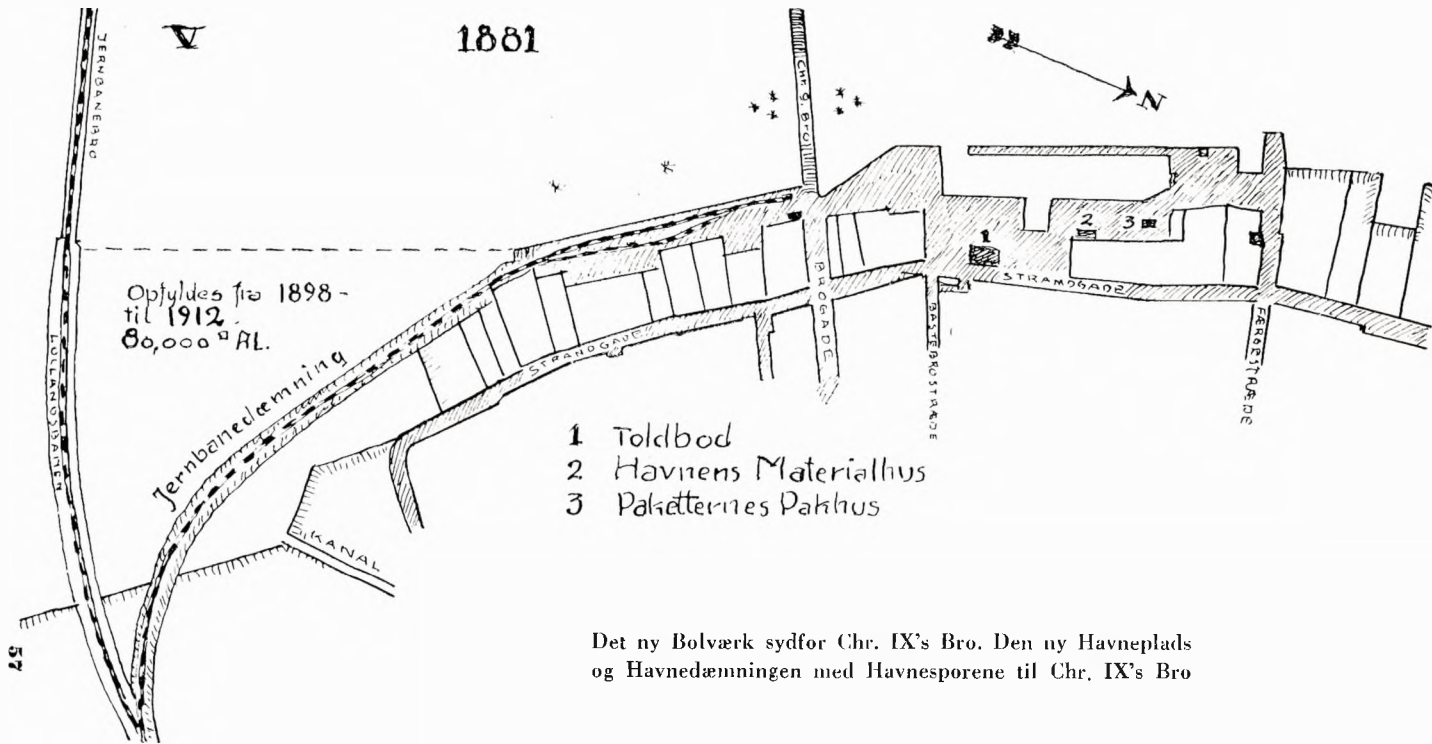
D'Hrr. Overretssagfører Jensen, Fabrikant Bentsen, Købmand Brehm og Etatsraad Tesdorpf andrager i Marts 1876 om Tilskud fra Havnekassen til Anskaffelse af en Bugserdamper til 36,000 Kr. — Man mener ikke den vil kunne svare sig, med mindre Havnevæsenet tilskyder 2400 Kr. aarlig i 10 Aar. Havneudvalget indgik paa støtte med 2400 Kr. foreløbig i 5 Aar og derefter, om nødvendigt, for at Køberne kan faa 5 pCt. af deres udlagte Penge, i de følgende 5 Aar indtil 2400 Kr. Ministeriet samtykker i denne Ordning, og S/S »Guldborgsund« indkøbes. I samme Møde beslutter Udvalget en Forlængelse af Havnens Bolværker ved Opførelse af et nyt fra Chr. IX's Bro og sydefter til Kaases Have (nu omtrent Konsul Kronmanns) og Opfyldning af en Hav-



Hotel Stad Nykøbings Have ca. 1870

neplads bag ved. (Se Kort V). Denne Plan tiltræder Byraadet den 23. Marts, eventuelt med Tilslutning til Jernbanebroen, hvis Bygning imidlertid er paabegyndt. Udvalget overdrager til Mester Benzons Forslag B. 1. Afdeling, der kan bekostes uden at der gøres Gæld: men først i Januar 1877 udbydes Arbejdet, og i Marts Maaned antages Mester Benzons Tilbud paa 54,650 Kr., der omfatter ca. 500 Fod Bolværk foruden et Slæbested for den sydlige Ende af Bolværket ud for Strandpladserne, som der var ansøgt om af Baadebygger C. Olsen & Sønner. Dette store Bolværk blev færdigt i Sommeren 1879. Vanddybden ved Bolværket blev 12 Fod. Den indvundne Havnepladses mindste Bredde blev 80 Fod.

I 1877 køber Udvalget Gæstgiver Thomsens Lysthus til Opholdshus for Bromændene for 2600 Kr., men en Ansøgning fra Havnefoged Petersen i 1878 om at faa et Kontor paa Havnepladsen afslaaes. Samme Aar køber Udvalget forskellige Strandlodder til Udvidelse af Havnepladsen sydfor Chr. IX's Bro.



Det ny Bolværk sydfor Chr. IX's Bro. Den ny Havneplads og Havnedæmningen med Havnesporene til Chr. IX's Bro

En Forlængelse af det nye Bolværk hen mod Jernbanebroen opgiver Udvalget i 1880, men vedtager i Stedet at bygge en Dæmning fra Jernbanelinien til den ny sydlige Havneplads for derover at faa Jernbanespor til Havnen. Dette Projekt approberes af Ministeriet i Sommeren 1880, og kort efter udbydes Arbejdet for at kunne faa Havnebanen færdig til 1. April 1881, da det er Meningen, at Dampskibsforbindelsen med England skal paabegyndes. Men denne Forbindelse kommer dog først i Stand 1. April 1882.

D'Hrr. Clausens og Benzons Tilbud paa Bygning af Havnebanedæmningen for 19,500 Kr. og for dennes Tilslutning til Havnepladsen ved et Brohoved og Bygning af et Slæbested her for 3909 Kr. 85 Øre antages. Endvidere antages Ingeniør Hvids Projekt og Tilbud med Hensyn til Lægning af Havnesporet over Dæmningen og Havnepladsen til Chr. IX's Bro paa 42,000 Kr. efter at Ministeriet har approberet det.

Den 5. Oktober 1881 overtog Havneudvalget Dæmningen og de derover førende Havnespor indtil Chr. IX's Bro, og samtidig meddeltes det Jernbaneselskabet, at Havnesporet nu var klar til, at den regelmæssige Drift paa Havnesporene kunde begynde.

Bro- og Havnepengene beløb sig i 1880 til 15,873 Kr. Omkostningerne ved Betjening, Renholdelse og Belysning af Chr. IX's Bro beløb sig samme Aar til 1855 Kr.

I Sommeren 1882 foreligger i et Møde Forslag til Udvidelse og Uddybning af »den gravede Rende« (Hjelms Rende) til 80 Fods Bredde og 18 Fods Dybde mod en Bekostning af 20,600 Kr. og til 17 Fods Dybde mod en Bekostning paa 16,800 Kr. — Man søger Staten om at bidrage til de dermed fremtidige Udgifter, men der foreligger ikke senere noget om, hvorvidt Staten indgik derpaa.

Der fremkommer ligeledes forskellige Forslag om For-

længelse af Havnesporet udover Chr. IX's Bro og dermed Sløjfning af det Byen nærmeste halve Aag af Broen, men da en saadan Forlængelse af Sporene fordrer Havnepladsen nordfor Broen forhøjet 3 Fod, sættes Spørgsmaalet i Bero indtil videre. Dog allerede i September 1882, da man er bleven klar over, at der i den nærmeste Fremtid forestaar en Del betydelige, store Reparationsarbejder ved Bolværkerne nordfor Broen, og da tilmed den gamle i 1838 byggede og senere forlængede Læmole er meget forfalden, vedtager man at lade en kyndig Mand undersøge Forholdene (ogsaa med Hensyn til Havnesporenes Forlængelse) og fremkomme med Planer og Overslag, men da Amtet ikke vil tillade, at der føres Spor over Brogade og Chr. IX's Bro, maa Sagen atter stilles i Bero.

Da Ministeriet kun vil gaa med til en Uddybning over Hjelmsflækket til 17 eller 18 Fod, naar Bredden samtidig bliver mindst 100 Fod, saa mener Udvalget, at en Dybde af 16 Fod med 80 Fods Bredde vil være tilstrækkelig.

Ministeriet vil ikke approbere en Handel om en 14 Fods Muddermaskine, der ved ringe Bekostning skal kunne indrettes til Opmudring til 16 Fod, med tilhørende 3 Pramme, henliggende i Flensborg, som inklusive Transport kan faas for 16,000 Kr. Udvalget søger derfor Tilbud hos Fabriken »Guldborg« paa Bygning af en ny Maskine, som kan uddybe til 18 Fod, til en Pris af 22,000 Kr. og faar fra Mester Benzon Tilbud paa Bygning af 3 Pramme til 4500 Kr., alt til Levering 1. April 1884. Ministeriet approberer disse Tilbud. Da Maskine og Pramme skal overtages, viser det sig, at der intet er nævnt i Konditionerne om Inventar, hvorfor der maa søges en ny Bevilling hos Ministeriet paa 2000 Kr. til Inventar. Denne Muddermaskine, der efterhaanden blev udvidet og forbedret, saa den tilsidst kunde uddybe til 23 Fod, solgtes i 1912 til Faxe Havnevæsen.

Efter at den ny Muddermaskine er overtaget i April 1884, udlejes den til Sukkerfabriken Nykøbing for 30 Kr. pr. Arbejdsdag plus Folkehold og Kulforbrug.

I Foraaret 1884 foreligger 4 Planer og Overslag til en Udvidelse af Havnen mod Nord og Uddybning af Hjelm Rende til 17 Fod, i en Bredde af 80 Fod. I Maj Maaned approberer Ministeriet Uddybningsprojektet og Optagelse af et Laan paa 22,500 Kr. til dette Arbejdes Udførelse, der overdrages til d'Hrr. Benzon og Clausen den 1. Juli for 18,000 Kr. plus Retten til at benytte Havnens ny Muddermaskine, eksklusive Arbejdskraft og Kulforbrug til Arbejdets Udførelse.

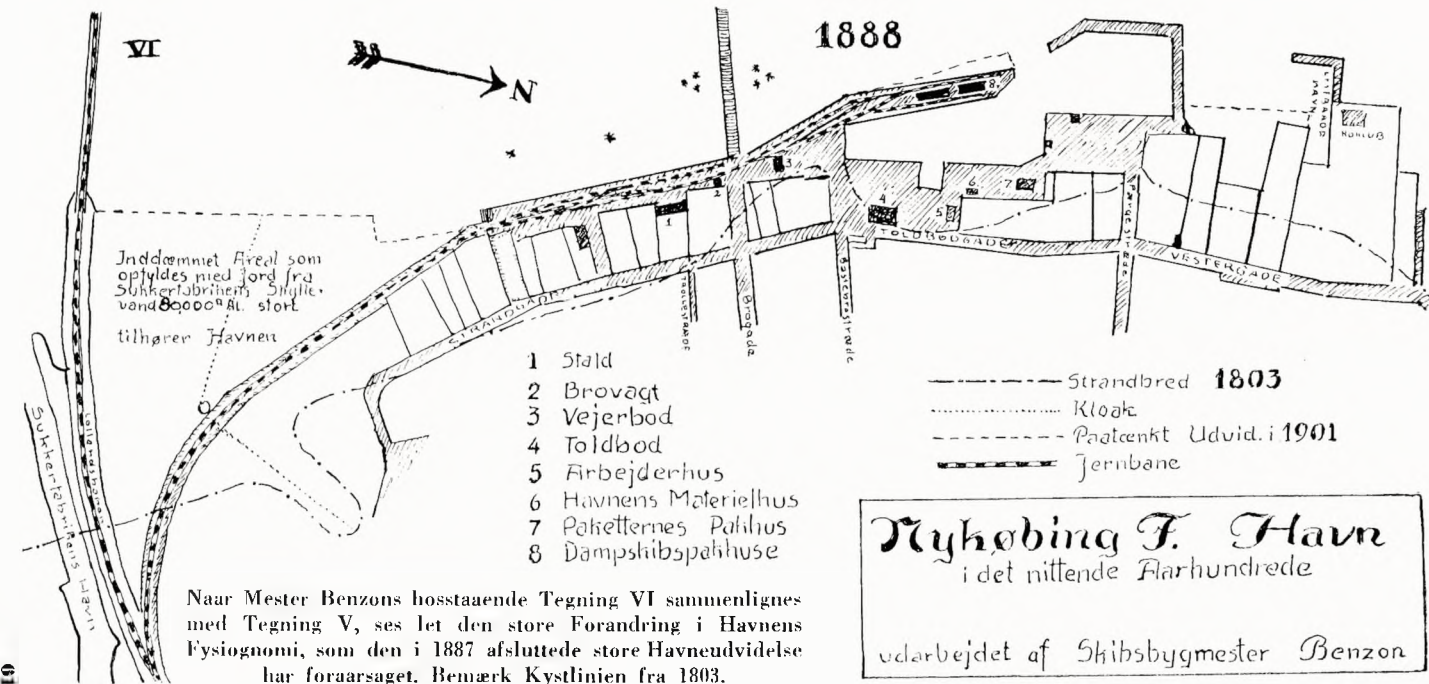
Et Andragende fra Murermester H. A. Jensen om Frigtage for at betale Bropenge af Teglfabrikata, som indlades fra hans Fabrik i Grænge over en Bro, han agtede at bygge ved det saakaldte Grænge Skibested (Grængebroen), anbefaler Havneudvalget.

Den 1. September 1884 udnævnes H. C. Hansen paa Udvalgets Anbefaling til Fastlods.

Baadebyggerne Brdr. Olsen ansøger om og faar Lov til at anlægge et Badehus ved den ny Havnebanedæmning udfor Fabriken Falster.

I April Maaned 1885 foreligger Ministeriets Approbation paa den store Havneudvidelse nordfor Chr. IX's Bro og paa et Laan i den Anledning paa 168,000 Kr. Ved den derpaa følgende Licitation fremkommer 4 Tilbud, det laveste, Mester Benzons og Clausens paa 133,000 Kr., antages, men heri var dog ikke indbefattet Brolægning af den ny Havneplads.

Arbejdet med Udvidelse og Uddybning af den gravede Rende over Hjelmflakket tilendebringer Benzon og Clausen i Juli 1885 og tilbageleverer samtidig Havnens Muddermaskine. Imidlertid er Arbejdet med den store Udvidelse paabegyndt, og til at kontrollere det har Udvalget valgt Skibsmægler Marquardt og Assistent Rasch.



For at faa godt Drikkevand til Skibene i Havnen og saa nær Bolværket som muligt, modtages et Tilbud fra Brøndborer Larsen paa Kr. 4,50 pr. boret løbende Alen. hvis Vand skaffes, ellers Kr. 2,50.

Atter i 1885 nægter Amtet paa Udvalgets Anmodning Tilladelse til Chr. IX's Bros Afkortning og Brogades Forlængelse, saa Havnesporene kunde føres hen til nordre Havneplads. Der føres lange Forhandlinger om dette Spørgsmaal, men først i December Maaned 1886 foreligger Ministeriets Tilladelse. Efter Tilbud fra Benzon og Clausen paa dette Arbejdes Udførelse for 7600 Kr., indbefattet Bygning af en interimistisk Bro, mens Arbejdet foregaar, udføres det af disse i Foraaret 1887, og i August Maaned samme Aar er hele det store Udvidelsesarbejde færdigt.

I 1885 beløb Indtægterne i Bro- og Havnepenge sig til 30,035 Kr.

Et Tilbud fra Fabrikant Bentsen om Opstilling af 4 elektriske Lamper paa Havnepladsen med normal Brændetid for 500 Kr. aarlig, modtages i 1888, men næste Aar kan Fabrikanten ikke levere Lyset til denne Pris, men da Udvalget ikke vil ofre flere Penge paa Foretagendet, enes man om 3 Lamper de følgende Aar til samme Betaling, indtil Gasværket bygges i 1893, da de nødvendige Midler til Gasledninger og Gaskandelabre bevilges af Ministeriet, og man gaar over til Gasbelysning.

Til Brolægning af den ny »Søndre Mole« og den havede Havneplads nordfor Chr. IX's Bro bevilges samme Aar 5216 Kr. Til Optagelse af 400 Cubf. Mudder i det nye Havnebassin bevilgedes 2000 Kr.

I 1889 bliver der af Benzou og Clausen bygget et lavt Bolværk mellem »Zampa«s Anlægsplads og den ny østvestgaaende Træmole, ca. 93 Fod langt, til Auvendelse for Grusgraverne.

Den 26. April 1890 besøger og inspicerer Havneinspektøren, Ingeniør Hummel, første Gang Nykøbing Havn.

Paa Grund af, at Havnens Terræn er udvidet saa betydeligt, (den omfatter nu et Areal paa ca. 34,000 Kv. Alen) ansøger Udvalget Ministeriet om Ansættelse af en Havnevægter, »da nu saa mange Varer bero paa Havnepladsen«. Approbationen foreligger kort efter, og af 24 Ansøgere ansættes fra 1. April 1890 Carl Christian Schyth med en aarlig Løn af 600 Kr. Der blev givet ham en foreløbig mundtlig Instruks, hvorefter hans Distrikt skulde være foruden Havnepladserne: Strandgade, Toldbodgade og Vestergade. Foruden at patrouillere disse Steder skulde han tænde og slukke Lygterne paa Havnen, Chr. IX's Bro og i de nærmeste Gader. Patrouille-tiden skulde være fra 10 Aften til 4 Morgen.

I 1891 lægges de første Vandledninger paa Havnen, og de første Brandhaner anbringes der. Havnevæsenet anskaffer Vandslanger til Skibes Forsyning med Vand. Havnefogden faar bevilget 50 Kr. aarlig for at føre Regnskabet med Vandindgivningen, og Havnevægteren faar $\frac{1}{6}$ af Indtægterne ved Vandindgivningen, der er fastsat til 3 Øre pr. Ton af Skibets Nettodrægtighed.

Samme Aar bevilger Udvalget 400 Kr. aarlig til et paa-tænkt fast Brandkorps i Byen. Mads Løschenkohl ansættes som Brobetjent og H. P. C. G. H. V. Nielsen ansættes paa Udvalgets Anbefaling som Fastlods.

S/S »Knuthenborg« begynder Sejladsen paa Nykøbing og England. I 1890 indgik i Bro- og Havnepenge 38,548 Kr. Regnskabsoverslaget for 1891 balancerer med 97,937 Kr. og viser et forventet Overskud paa 68,088 Kr.

Havnefyrene paa nordre og søndre Mole anbringes til Belysning af Farvandet over Iskælderflakket.

I Anledning af Kongeparrets Guldbryllup den 26. Maj 1892 tilstaar Udvalget Brofogden og Bromændene hver en ekstra Fridag.

Da Byraadet foreslaar, at Havnekassen skal betale Omkostningerne ved Chr. IX's Bro's Pasning m. m., undersøger Udvalget, hvor mange af de Skibe, der passerer Broen, der er bestemte for Havnen. Undersøgelsen giver følgende Resultat, der er af stor Interesse:

»I det første fulde Aar efter Broens Bygning — 1868 — blev Svingbroen aabnet 599 Gange for Passage af Brugsfartøjer af alle Slags«.

I 1878, Aaret efter at Havneanlægget Syd for Broen toges i Brug, aabnedes Svingbroen 712 Gange og endelig i 1891 1592 Gange, hvoraf fremgaar, at Svingbroen nu aabnes ca. 1000 Gange mere end det første Aar. Udvalget bemærker yderligere i sine Oplysninger til Ministeriet, at den hovedsagelig aabnes for Fartøjer, der benytter Havnens Bolværker Syd og Nord for Broen, idet der, uagtet aldeles paalidelige Oplysninger herom ikke kan skaffes, næppe passerer over 100 Fartøjer om Aaret, som ikke søger Havnen, men kun passerer Guldborgsund paa Rejse til og fra Østersøen. (Til Sammenligning kan her nævnes, at i 1928—29 aabnedes Chr. IX's Bro 2117 Gange og passeredes af 3413 Fartøjer). Udvalget fandt det dengang rimeligt, at Havnekassen overtager de nævnte Udgifter, men Ministeriet nægter Tilladelsen dertil.

Efter en skriftlig Klage fra Lodserne over, at Skibene opankrer i »den gravede Rende« (Hjelmsrende) og derved generer Sejladsen gennem denne, udfærdiges et Reglement for »Opankring i den gravede Rende«. Reglementet offentliggøres gennem »Berlingske Tidende« og de lokale Blade.

I 1893 er der en Del Diskussion om Gennemsejlingsforholdene i den ny Jernbanebro af Jern, som imidlertid er under Bygning, og om hvem der skal bekoste de

til Sikring af Bropillerne og Brohovederne fornødne Arbejder. Tilsidst enes man om, at Omkostningerne deles lige mellem Havnekassen og Jernbaneselskabet.

I August Maaned foreligger der Forslag fra Statsbandedriften om Forlængelse af Havnesporene, men Arbejdet maatte udsættes, da det opdagedes, at det yderste udvendige Bolværk paa søndre Mole var ved at skride ud. Det overdroges derfor Tømremester T. O. Clausen at foretage det fornødne Forstærkningsarbejde og samtidig forpligtigede han sig til at nedramme de ny Spidsplaner mindst 3 Fod i den faste Bund. Arbejdet paabegyndes i December og bliver først færdig i April 1894. Derefter anmodes Statsbanerne om at lægge de ny Spor, men efter Kaptajn Søtofts Forslag lægges 270 Fod længere Spor og to Sporskifter ud over det oprindeligt vedtagne.

I April 1894 bliver man ogsaa færdig med Uddybningen af »den gravede Rende« til 18 Fod, og en Maaned senere er der ogsaa 18 Fod over Iskælderflakket, saa Mindstedybden nu i hele Farvandet fra Alstrup Klint til Havnen er 18 Fod. Paa Parykhagen anbringes samtidig de to første Sømærker som Ledemærker over Iskælderflakket.

I 1894 er der foretaget Opmudringsarbejder for 6000 Kr. og til Fornyelse og Reparation af Bolværker er medgaaet 19,100 Kr. Paa Muddermaskinen er der ofret 3200 Kr. Der var store Overskridelser paa Opmudringen og Reparation af Maskinen, der hidrørte fra, at Bunden i den sidstopmudrede Fod over Flakkene var meget haardere end beregnet.

I 1895 behandles mange Sager vedrørende Kloakudløb i Bolværkerne. Et Forslag om at føre Kloaken gennem Færgestræde ud langs nordre Mole vilde Udvalget dengang ikke anbefale.

Efter 31 Aars Tjeneste erholder Havnefoged I. M.

Petersen i 1896 sin Afsked, 82 Aar gammel. Paa Grund af hans lange og tro Tjeneste faar han 1200 Kr. i Pension fra 1. Juli og Tilsagn om, at hans eventuelle Enke vil faa 600 Kr. i Pension.

Den 1. November 1896 ansættes Skibsfører I. A. Hansen (Leda-Hansen), der da er 63 Aar, som Havne- og Brofoged. Lønnen var den Gang fra 1300 til 1700 Kr. ialt.

Samme Aar faar Hr. Hartmann Lov til at anlægge en (den første) Badeanstalt sydfor Chr. IX's Bro, men Brd. Olsen maa audrage to Gange, inden de faar Lov til at anlægge en Badeanstalt vestfor Hartmanns.

Fra Statsbanerne foreligger Skrivelse om Nødvendigheden af Fornyelse af Skinner og Sveller i Havnesporet mellem Broerne for 11,500 Kr., og i Marts Maaned 1897 anmoder Udvalget om Arbejdets Fremme.

Samme Aar opføres et Træhus paa den nordlige Ende af den store Havneplads til Brug som Opholdsrum og Spisestue for Havnearbejderne.

I 1897 begynder Opkrævning af Pladsleje for de paa Havnen oplagte Varer, herfor og for Stadelpladser til Karruseller, Forevisningstelte m. m. fastsættes bestemte Takster.

I Juni Maaned 1897 forhandler Udvalget om Inddæmning af det store Areal mellem Banedæmningerne, hvorved kan indvindes et Landomraade paa 6 Td. Land. Der regnes med, at Arbejdet vil tage 8 Aar, og det er Meningen, at Opfyldningen skal ske ved Nykøbing Sukkerfabriks Skyllvand. Efter Indsendelse af Tegninger og Overslag approberer Ministeriet allerede i Juli Maaned Arbejdets Udførelse. — I 1898 bliver den inderste Fangdæmning bygget, og i Sukkerkampagnen Oktober—November samme Aar opfyldes bag denne, og Arbejdet er saa vidt fremskredet, at man i 1899 søger og faar Sanktion paa Bygning af den yderste Fangdæmning

trods meget store Overskridelser paa Bygningen af den inderste. Havneudvalget erhverver samtidig en Grund beliggende i Spidsen mellem begge Jernbanedæmninger — nuværende Eksportstald.

I Vinteren 1896—97 bygger Tømrermester T. O. Clausen et nyt Bolværk fra Chr. IX's Bro og sydefter ca. 490 Fod langt for en Tilbudssum af 45,950 Kr.

Fiskerne ansøger Havneudvalget om Anlæg af en Fiskerihavn, men Udvalget svarer, at det for Tiden ikke finder Anledning dertil, men skal have sin Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet.

I Vinteren 1897—98 synker Broen og Fylden bag det i 1896—97 sydfor Chr. IX's Bro byggede Bolværk, saa et større Tætningsarbejde maa foretages af Mester Benzøn.

I Slutningen af 1898 foreligger Ansøgning fra Tolddirektoratet om Plads til Udvidelse af Toldkammerbygningen. Udvalget tilbyder $60 \times 20 = 1200$ Kv. Alen; men da man er klar over, at en saadan Udvidelse vil gaa ud over den i Forvejen ringe Plads til Oplægning af Tømmer og Brædder, føres der Forhandlinger om en Plads til en hel ny Toldkammerbygning, og Havneudvalget fremskaffer Tilbud paa 1800 Kv. Alen af Tesdorpfs Plads nordfor dennes Magasin, og Resultatet bliver, at denne Grund købes, og at Havnekassen giver et Tilskud til Toldkammerbygningens Opførelse, der fuldendes i 1901.

Bro- og Havnepengene androg i 1898 Kr. 45.291.

Paa Foranledning af to af Havneudvalgets Medlemmer behandler Udvalget i Marts 1899 et af Mester Benzøn udarbejdet Udkast til nye Arbejder ved Havnen i Forbindelse med Uddybning af Farvandet fra Havnen og Alstrup Klint forbi. Derefter forhandles med Byraadet og forskellige af Byens Importører samt andre Sagkyndige, og i et Udvalgsmøde i April Maaned, hvor der



Havnen udfor Latinskolen før Opfyldningen 1903

foreligger detaillerede Tegninger og Overslag fra Mester Benzon omfattende Uddybning til 20 Fod af hele Farvandet, Udvidelse og Forstærkning af søndre Mole, indbefattet Ramning af et ca. 400 Fod langt Bolværk med 20 Fods Vandstand paa Molens Yderside, ca. 90 Fod Bolværk fra Havnebassinets Sydende og dermed Udvidelse af Kørebanen langs dette (se Plan VI), Indretning af en Baadebro ved nordre Mole, Opfyldning af Terrainet ud for Latinskolen og Ramning af en Fangdæmning mellem nordre Mole og Købmand Sidenius' Have samt Anbringelse af et Lederværk i Gennemsejlingerne til Chr. IX's Bro, der ialt ansloges at ville medføre en Bekostning paa Kr. 155,820, vedtager man at søge dette Arbejde fremmet, foreløbig ved Konference med Havneinspektøren, Ingeniør Hummel, ved hans Nærværelse paa Inspektion i Foraaret. Dette store Projekt, der paa Plan VI er anført som paatænkte Udvidelser i 1901, gennemførtes dog først i 1903, og Bolværket nordfor nordre Mole afsluttedes med et større Slæbested til Op-haling af Brugs- og Fiskerbaade.

Da Ministeriets Approbation paa Opførelse af den yderste Fangdæmning mellem Jernbanedæmningerne først modtages i September 1899, kan der først blive

Tale om Arbejdets Udførelse i Foraaret 1900, men det udbydes straks, og det laveste af 4 Tilbud paa 24,680 Kr. fra Tømremester T. O. Clausen antages.

Vinteren 1899—1900 var meget streng og stormfuld og kostede Havnevæsenet mange Penge til Isning i Havnen og Farvandet. I Aaret 1900 dør Mægler Marquardt, og Konsul Kronmann indtræder i Udvalget, valgt udenfor Byraadet. H. C. Jensen ansættes som Bromand. Til den ledige Lodsplads anbefaler Udvalget særlig Føreren af S/S »Guldborgsund«, Hans Nielsen.

Da man i Oktober Maaned udbyder de store Arbejder ved Farvandets Uddybning m. m., approberer Ministeriet følgende Tilbud: Uddybningen til 20 Fod 45,000 Kr., 436 Fod nyt Bolværk paa søndre Moles Yderside 65,050 Kr., 90 Fod Bolværk i den søndre Del af Havnehassinet for Udvidelse af Kørebanen 9128 Kr. og 5998 Kr. for 320 Fod interimistisk Bolværk (Fangdæmning) for det opfyldte udfør Latinskolen. Ialt Arbejder for 125,176 Kr., men disse Tilbud kasseres, og man indhenter først nye i 1902—03.

Vinteren 1900—01 bliver ogsaa streng. Udvalget maa leje Vagervæsenets Damper »Absalon« til at agere Isbryder paa Guldborgsund.

Planen til det paatænkte Friholderværk ved Gennemsejlingerne i Chr. IX's Bro bliver paa Foranledning af Lodserne ændret til i Stedet for 4 Duc d'Alber at bestaa af 2 Rækker Pælebukke, en Nord og en Syd for Broen i den vestlige Gennemsejling, forsynet med to Rækker Vaterlister. Og dette Friholderværk udføres i 1902 af Tømremester Laur. Larsen.

Tømremestrene Schultz og Larsen udfører i Løbet af 1903 det store Arbejde med Udvidelse af søndre Mole og Ramning af de 436 Fod Bolværk i 20 Fods Dybde paa dennes Yderside for 48,500 Kr., men Fylden bag Bolværket er ikke indbefattet i denne Sum.



Baadehavnen 1903

I Januar 1903 foreligger Meddelelse fra Ministeriet, at under Isforhold skal Isbryder rekvireres fra Statsbanerne.

I Marts 1903 viser det sig nødvendigt uophødeligt at foretage en større Reparation af Bolværket paa søndre Moles Østside, der koster 2122 Kr. og udføres af Tømmermester Laur. Larsen under Mester Benzons Kontrol.

Efter Ansøgning fra Roklubben lader Havnevæsenet Baadebroen reparere for ca. 200 Kr. Samtidig overdrages det til Mester Benzons at udarbejde Tegning og Overslag over en Hovedreparation og Forlængelse af den mod Syd gaende Del af Broen.

Endelig i April 1903 antages Entreprenørerne Schultz & Larsens Tilbud paa Uddybning af Sejlløbet i Guldborgsund fra 18 til 20 Fod for 33,950 Kr. I Stedet for Ingeniør Dyhr antages Ingeniør Maalø som Mester Benzons Assistent fra 1. Maj. Ingeniør Beck, Helsingør, benyttes til at kontrollere de særlige Forslag fra Mester Benzons. I Juni sanktionerer Ministeriet Optagelsen af et Laan paa 110,000 Kr. til Bestridelse af de store Udgifter.

marck« og »Dahlstrøm« anerkendes som gaaende i fast Rutefart mellem Kiel og Nykøbing fra August 1907.

Den i øst-vestgaaende lave Baadebro paa Nordsiden af nordre Mole, hvorunder senere Hovedkloaken fra Færgestræde føres ud, bygges i 1908. Samtidig forlænges Roklubbens Baadebro (Vikingebroen) sydefter, og i Flugt med denne bygges fra nordre Mole en anden lav, men kort Baadebro, hvorved den nuværende Baadehavn fremkommer. Omkostningerne herved andrager 8875 Kr., og Arbejdet udføres af Skibsbyggerne Rasmussen & Nielsen, der bliver færdige i September.

Det første Areal af det inddæmmede mellem Broerne udlejes fra 1. Juli 1908 til I. S. Grams Eftflg., ialt 5900 Kv. Alen, til Cementvarefabrik.

Forskellige Steder paa Havnen anbringes Redningsmateriel til Brug ved Drukneulykker og lignende.

Havnevæsenet køber af »Nykøbing Oplagsplads« 4500 Kv. Alen Grund mellem Latinskolens Have og Færgestræde.

Fra April 1909 bestaar Havneudvalget af Borgmester Finsen som Formand, Dampmøller Bay og Købmand Hans Henrichsen af Byraadet og Skibsmægler Tornøe og Konsul Kronmann som valgte udenfor Byraadet.

Til Renholdelse af Havnens Pladser og Gader ansættes i Aarets Løb en ugelønnet Mand (15 Kr.).

De første 8 Kvartslamper paa fra 1000 til 2000 Lys anbringes paa Havnepladsen ved Toldboden og i Kørebanerne langs Bolværkerne paa høje Master, der samtidig indrettes, saa der kan leveres elektrisk Lys ombord i de Skibe, søm losses eller lader ved Bolværkerne.

I Slutningen af 1909 antages Skibsbyggerne Rasmussen & Nielsens Tilbud paa Bygning af et 85 Fod langt Bolværk med 8 Fods Dybde mellem nordre Mole og Slæbestedet ved Købmand Sidenius' Have for 7894 Kroner.



Broen svinges ud

I Begyndelsen af 1910 fastlægges Grænsen mellem Havnevæsenets og Jernbanernes Terræn langs Lollandsbanens Dæmning.

Pontonflaadet til Hyttedamene ved Fiskebroen anskaffes og koster 450 Kr.

I Sommerens Løb anbringes elektrisk Motor i Chr. IX's Bro's Svingparti til Drift af Svingbroen, da den stadig øgede Trafik saavel over Broen som gennem den kræver, at Broens Aabning for Gennemsejling sker i den kortest mulige Tid. I 1909 er Antallet af Gange, Broen er aabnet for Gennemsejling, steget til 1811, og den er passeret af ialt 1940 Fartøjer. Amtet bidrager med 750 Kr. til Motorens Installation, men Kommunen maa selv bekoste Broens Belysning med 8 elektriske Lamper. Kommunens Udgifter til Broens Betjening, Renholdelse og Belysning i Aaret 1911—12 anslaaes til 2216 Kr.

I 1909 anløber Fregatten »Jylland« Havnen med en Udstilling ombord og fritages for at betale Havneafgift. Strømskærmene ved Fiskebroens Østside til Beskyttelse af Hyttedamene rammes i 1911.

Det nuværende ca. 232 Fod lange Bolværk — Havnens

nyeste Træbolværk — fra Chr. IX's Bro nordefter blev i 1911 bygget af Skibsbyggerne Rasmussen & Nielsen for Tilbudssummen Kr. 37,800.

Værdien af Havnevæsenets faste Ejendomme ansættes i 1911 til 800,000 Kr., Arealerne til 5 Kr. pr. Kv. Alen: 120,000 Kv. Alen = 600,000 Kr., Bolværkerne til 150,000 Kr. og brolagte Gader og Pladser til 50,000 Kr.

I Slutningen af Aaret lukkes Halmøes Slæbested, da man tænker paa at føre Havnesporene hen langs Havnebassinets Østside.

I 1912 bygges Betonkajen udenfor det inddæmmede fra Jernbanebroen nordefter, og Opfyldningen bagved afsluttes ved Indpumpning af Sand. Entreprenør Andersen, Gaabense, faar 71,545 Kr. for Betonkajen og Rasmussen og Nielsen 5967 Kr. for Træbolværkets Tilslutning til Kajen.

A. Nielsen & Co. bygger samme Aar en mindre Korn-elevator ved Bolværket i Havnebassinets Østside, lige sydfør Paketternes Plads, med en Losseevne af ca. 30 Tons i Timen.

Havne- og Bropengene var i 1910—11 Kr. 64,832.

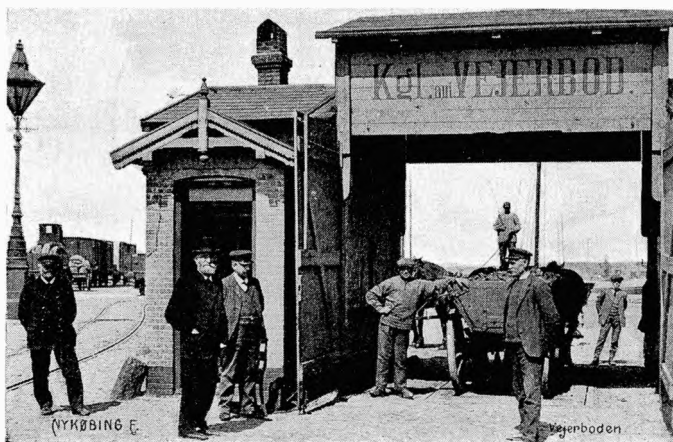
Ved Chr. IX's Bro bygges et nyt Brohus med Vagtstue for Bromændene og Kontorlokale for Havne- og Brofogden.

Havnevæsenets gamle Muddermaskine sælges til Faxe Havnevæsen.

I Februar 1913 udlejes til Kulfirmaet Alf. Christensen & Co. et Areal af det inddæmmede paa 8000 Kv. Alen til Kulplads med Facade ud mod den ny Kajgade.

Det ny Havneudvalg bestaar foruden af Borgmester Finsen af Købmand Aage Nielsen og Redaktør H. P. Jensen af Byraadet og Konsul Kronmann og Fisker Jantzen valgt udenfor Byraadet.

Havnefoged I. A. Hansen, der er 80 Aar gammel, pensioneres fra 1. April 1913, og Styrmand A. G. Schiøttz



Den gamle Vejerbod paa Havnen

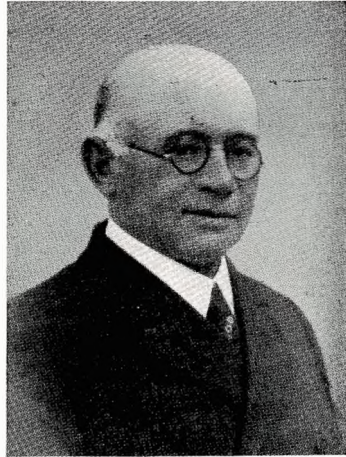
ansættes fra samme Dato som Havne- og Brofoged med en aarlig Løn af 1700 Kr. som Havnefoged, stigende med 100 Kr. hvert 3. Aar til 2400 Kr. og 300 Kr. aarlig som Brofoged.

Fejøgade — fra Kajgade til Kalkbrænderivej (Markedsgade) langs Havnebanesporet — anlægges og makadamiseres. Den gamle Vejerhod nedrives og en ny bygges i Forbindelse med et Nødtørftshus, omtrent paa samme Plads. Havnesporet forlænges fra Chr. IX's Bro Øst om Vejerboden og langs Havnebassinets Østside indtil Paketternes Plads.

I den ny Kajgade mellem Broerne opstilles 4 nye, høje Belysningsmaster med 2000 Lys Quartslamper, ligeledes indrettede, saa der kan leveres Lys ombord i Skibene.

Da der viser sig stor Mangel paa Baadepladser, bygges en Baadehavn med Plads til 20 Baade sydfør Jernbanebroen med en Løbebro under Jernbanebroen til Trappen i Betonkajen.

Da Havnevæsenet kun var i Besiddelse af det gamle Havnereglement fra 1809, vedtages og udstedes i No-



Havnefoged A. G. Schiøttz

vember 1914 efter Ministeriets Approbation et af Havnefogden udarbejdet Forslag til »Reglement for Ordens Overholdelse m. v. i Nykøbing F. Havn og Sejlløbene til samme«.

Da Kommunen i 1914 lægger en svær Kloakledning fra Sundbystræde ca. 158 Meter ud i Sundet, deltager Havnevæsenet i Udgifterne, og der lægges Træbro ovenpaa Rørledningen, saa der kan indrettes 22 Baadepladser ved denne Bro.

I 1915 anskaffes et automatisk virkende Vandstandsviserapparat, der anbringes i Brohuset. Om Foraaret stilles et større Areal af det inddæmmede til Kommunens Raadighed til Dyrkning af Kartoffler. Det militære Vagtkorps ved Broerne indkvarteres i Havnevæsenets Materialhus indtil Krigens Slutning.

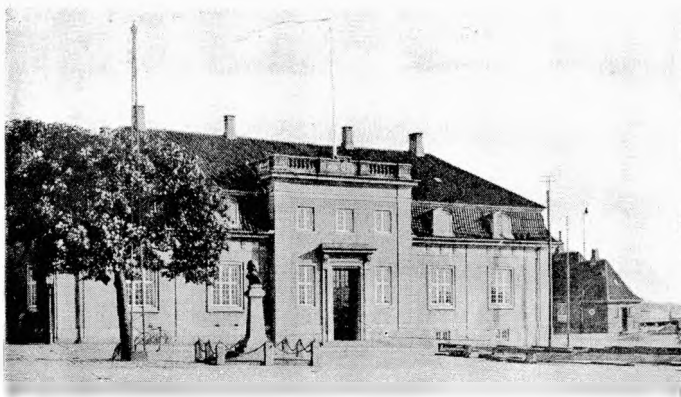
Under en Oppejling af Farvandet i 1916 udfor Grængebroen viste det sig nødvendigt at opfiske Resterne af den saakaldte »Svenskebro« (den i 1659 af Svenskerne over Guldborgsund byggede Bro). Det opfiskede Tømmer, der altsaa havde ligget i Vandet i 256 Aar, var

endnu saa godt som helt friskt, i Særdeleshed paa de Steder, hvor Barken endnu sad paa Træstammerne. Tømmeret solgtes ved Auktion som Brænde, men egnede sig dog kun til Brug under Vaskekedler, da Røgen afgav en meget stram Lugt. Af det opfiskede Tømmers Tilhugning kunde man tilnærmelsesvis skønne, hvorledes denne Brobygning var foregaaet. Den var bygget af Flaader, ca. 5 Alen brede og fra 8 til 10 Alen lange med opretstaaende temmelig svære Træstammer i hvert Hjørne, hvis Længde rettede sig efter den Dybde, Flaaden skulde nedsænkes i, derefter var Flaaderne nedsænket til Bunden i hinandens Forlængelse tværs over Sundet ved Paafyldning af Sten, og de opretstaaende Træstammer paa begge Sider forbundne (bastet sammen) med hinanden ved lange Stykker Tømmer i Vandlinien, hvorover Brodækket var lagt ved Tværliggere. Da Dybden i Farvandet var indtil 8 Meter, har Bropartiet over dette sikkert været flydende. Der fandtes ingen Jerndele, Bolte eller Boltehuller i Tømmeret, saa Broen har i et og alt været bastet (bunden) sammen, saa man kan sikkert ogsaa gaa ud fra, at Bastebroen har sit Navn fra Midten af det 17. Aarhundrede.

I 1916 arbejdes der meget for en Opretning af Farvandet i Guldborgsund og Uddybning til 22 eller 24 Fod og Oplægning af den opgravede Fyld nordfor Kloakbroen til senere Afbenyttelse ved en eventuel Havneudvidelse, men paa Grund af Krigstiden maa Arbejdet opgives indtil videre.

Et Mindesmærke for Skibsbygmester Benzons rejstes paa Havnepladsen ved Toldboden og afsløres i Juli Maaned 1916.

Det offentlige Kreaturmarked dannes i 1916 og lejer 4100 m² Plads af det inddæmmede Areal, hvor der i 1917 opføres en stor Kreatur-Markedshal. Omtrent samtidig lejer A. Nielsen & Co. det sidste Areal af det



Den nye Toldkammerbygning, 1901, med Mester Benzons Mindesmærke, 1916, og den ny Vejerbod med Nødtørftshus, 1914

inddæmmede, som er disponibelt, paa Hjørnet af Kajgade og Markedsgade. Dermed ejer Havnevæsenet ikke flere Arealer til Udlejning.

1. April 1917 tiltræder cand. polyt. Ingeniør Aug. S. Wille Embedet som Stads- og Havneingeniør ved Nykøbing Kommune og Havn.

Den 4. Juli fejres Kong Christian IX's Bro's 50 Aars Jubilæum ved en stor Fest paa Havnen, Broen og Guldborgsund.

Redaktør H. P. Jensen er en Tid konstitueret som Borgmester og Formand for Havneudvalget, men i November Maaned vælges Sagfører H. Ditlevsen til Borgmester (som Byens første folkevalgte Borgmester) og Formand for Havneudvalget.

I 1918 opføres den store Mælkekondenseringsfabrik, »Værnekloster« paa Hjørnet af Havnen og Falstergade, der flyttes nordpaa til Konsul Kronmanns Kulplads, der i den Anledning erhverves af Havnevæsenet.

Da der stadig viser sig Mangel paa Baadepladser for Byens Fiskere, bygges i 1918 Lergravsbroen i Tilknýt-



Stads- og Havneingeniør Aug. Wille

ning til Kommunens Badebro ved Lergraven sydfor Jernbanebroen med Plads til 36 Kvaser og Baade. Den bygges af Entreprenør Laur. Larsen og koster 13,000 Kr.

Et mindre muret Hus med Barkekedel til Brug for Fiskerne bygges samme Aar paa nordre Havneplads.

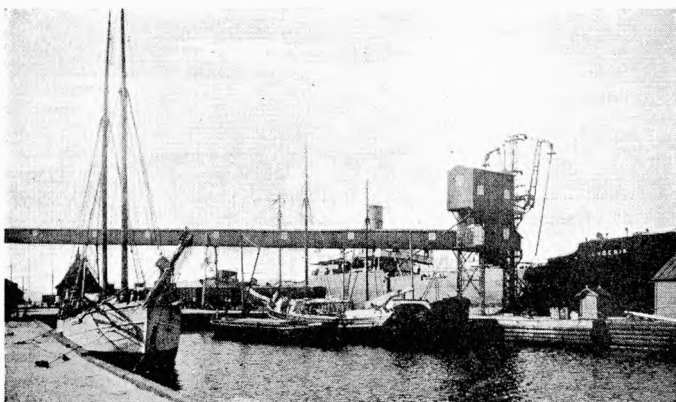
Havnetaksterne forhøjes fra 1. September 1918 til 31. Marts 1920 med 50 pCt.

I 1918 brolægges hele Kajgade og i 1923 Fejøgade.

Paa Bolværket udfør Brohuset anbringes 2 Baadda-vider med Taljer til Anbringelse af en Baad, klar til Brug under Ulykkestilfælde ved Broen.

I Sommeren 1919 skrider det gamle Bolværk, ca. 45 Meter af søndre Moles Østside sydfra, ud i Havnen. I 1920 bygges et nyt i Stedet af Beton paa Pæle ved Entreprenør L. Andersens Sønner; det koster ca. 50,000 Kroner.

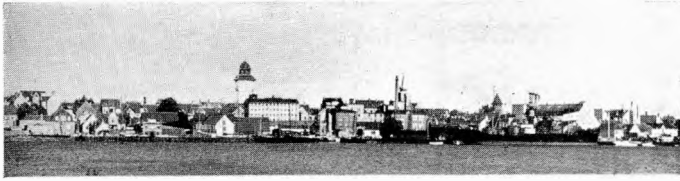
Fra 1. Januar 1920 ansættes Medlem af Havneudvalget, Fisker H. P. Hjenner, som Havnebetjent med en aarlig Løn af 3500 Kr. stigende med 300 Kr. hvert 3. Aar til 4400 Kr. plus Uniform og Dyrtilstillæg.



A. Nielsen & Co.s Kornelevator, bygget 1920



Havneudvalget skal paa Inspektion af Havnefarvandet med Motorbaaden; Sommeren 1923



Havnen Nord for Broen 1924

Havnetaksterne er fra 1. April 1920 forhøjet med ca. 100 pCt.

En paa Havnesporene bevægelig Dampdrejekran med en højeste Løfteevne af 6000 kg under et Udlæg paa 4,5 Meter anskaffes og koster ca. 28,000 Kr.

I Stedet for H. P. Hjenner indtræder Fisker Carl Boesen i Havneudvalget fra 1. April 1920.

A. Nielsen & Co. bygger en stor Kornelevator ved 20 Fods Bolværket med en Losseevne af fra 70 til 100 Tons Korn eller Majs i Timen, forbunden med et nyt Silo-pakhus sydfør Tesdorpf's Magasin ved en 70 Meter lang Transportbro.

Alle de til Afmærkning af Farvandet benyttede Træbøjer omskiftes i 1920 med Jernbøjer (saakaldte Minebøjer), da de menes bedre at kunne modstå Isens Paa-virkning.

L. A. Christensen & Sønner overtager fra 1. Januar 1921 Paketfarten mellem Nykøbing og København med tilhørende Pakhus og Anlægsplads.

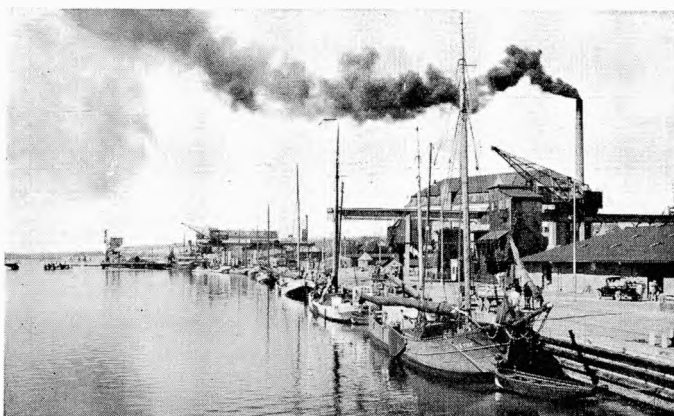
Fra 1. April 1921 bestaar Havneudvalget af Borgmester Aage Sørensen som Førmand, Redaktør H. P. Jensen og Direktør Jochimsen af Byraadet og Fisker Carl Boesen og Konsul Kronmann udenfor Byraadet.

Til Brug ved Skiftning af Havnens Farvands- og Varpebøjer bygges en mindre Flydekran med en Løfteevne af ca. 4 Tons.

De 6 Varpebøjer i »Den gravede Rende« inddrages og i Stedet markeres Indløbene til denne ved 2 Far-



Havnebassinet 1927 med „Mester“; i Baggrunden Havnefogedboligen



Havnen mellem Broerne med de to Kulkraner 1930

vandsbøjer i Styrbords Side af dette (for indgaaende). Havnevæsenets Værdier ansættes i 1921 saaledes: Bygningerne 301,000 Kr., matrikul. Grunde 220,700 Kr., umatrikul. 246,700 Kr. og Bolværkerne til 752,450 Kr.

Fra 1. Maj 1921 ansættes Fisker A. Jantzen som Havneformand ved Havnevæsenet med en aarlig Løn af 3500 Kr. stigende til 4400 Kr. plus Dyrtidstillæg.

For at lette Transporten af Kul og Koks fra Skib til Kulplads bygger Kulfirmaet Alfred Christensen & Co. 2 Transportbroer fra Bolværket ind over Kulpladsen.

Udgifterne til Betjening, Renholdelse og Belysning af Chr. IX's Bro anslaaes til 9088 Kr. for Aaret 1921—22.

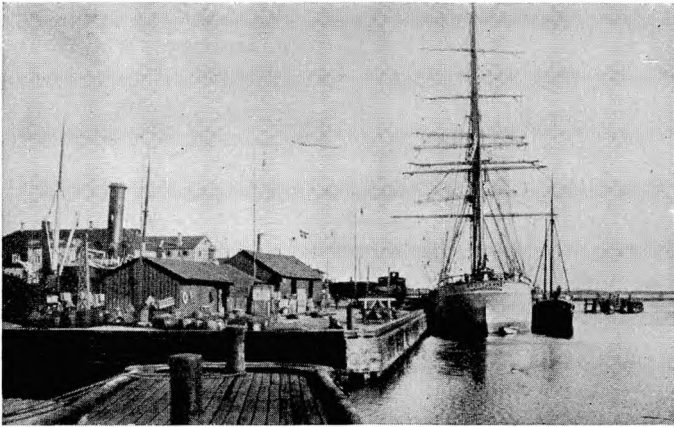
I 1921 foretages en Opmudring og Oprensning i Havnebassinet og mellem Broerne af Entreprenør L. Andersen & Sønner.

Skibsbygger A. Jensen bygger i Vinteren 1922—23 en 10 Meter Motordæksbaad med en 15 HK. Houmøller-Motor til Havnevæsenet til Bugsering paa Sundet og Hjælp ved Skiftning af Havnevæsenets Varpe- og Farvandsbøjer samt ved Eftersyn af de i Strandkanterne staaende 28 Sømærker.

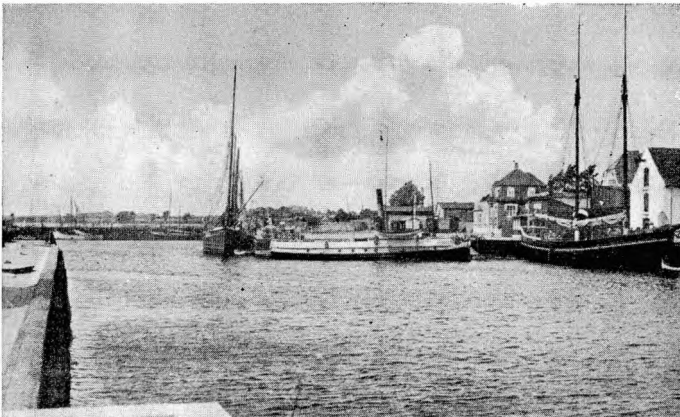
Samme Vinter lader Havnevæsenet opføre en større Bygning paa nordre Havneplads, i Særdeleshed til Baderum, Opholds- og Spisestue for Havnearbejderne og Kontorlokaler for Arbejdsmændenes Forbund samt Tjenestebolig for Havnefogden. Den tages i Brug April Flyttedag 1923.

I 1924 uddybes og oprenses Lystbaadehavnen til 2,5 Meter, og der oprenses udfør det store Kloakudløb ved Sundbystræde.

Havneudvalget bestaar fra 1. April 1925 af Borgmester, Landstingsmand H. P. Jensen, Købmand F. Kryger og Arbejdsmand T. Jespersen som Medlemmer af Byraadet, Direktør Jochimsen og Fisker Boesen, valgt udenfor Byraadet.



D. F. D. S.s Anlægsplads og Varehuse
I Baggrunden ses „Ulv sund“s høje Skorsten



Inderhavnen med „Guldborgsund“ og Paketternes Anlægsplads
Yderst tilhøjre ses „Nobels Pakhus“

I 1925—26 hæves nordre Havneplads indtil Færgestræde fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{3}{4}$ Meter og ombrolægges ved Entreprenør Chr. Qvist. Det nordligste Slæbested lukkes og Havnesporet forlænges til Færgestræde.

I Sommeren 1926 indkøber Havneudvalget Bugser- og Isbryderbaaden »Rane« af Kalmar, der koster ca. 110,000 svenske Kroner. I September omdøbes Baaden og faar Navnet »Mester«. Maskinmester P. A. Hansen ansættes som Maskinmester i »Mester« fra 1. December 1926 med en aarlig Løn af 4400 Kr. stigende til 5600 Kr. plus Dyr-tidstillæg og Pligt til foruden i »Mester« at gøre Tjeneste paa Kommunens Værker og vedligeholde Maskineriet i Havnevæsenets Kran og Motorbaad.

Paa Foranledning af Borgmester H. P. Jensen drøfter Havneudvalget i 1927 Planer om en Udvidelse af Havnen imod Nord samt Oprensning af Farvandet fra Havnen til Alstrup. Det overdrages til Havneingeniørkontoret at udarbejde Planer og Overslag for en saadan Udvidelse.

Fra 1. April 1927 ansættes Fisker Carl Boesen som maanedslønnet Mand paa Havnen til Renholdelse af Havnens Pladser og Gader m. m.

Fra 1. Oktober 1927 overtager Havnevæsenet det Stevedore, Kaptajn O. Søtoft tilhørende Materialhus, som staar paa Havnens Grund, Hjørnet af Strandgade og Havnegade, med tilhørende Kullosningsmateriel.

I Februar 1928 vedtager Byraadet den af Havneudvalget indstillede Plan V for Havneudvidelsen mod Nord og en Opretning af Farvandet Guldborg ud for at kunne benytte det opgravede til Opfyldning ved Udvidelsen. Havneingeniørkontoret paabegynder Udarbejdelsen af Detailplaner, og i Juli 1929 approberer Ministeriet Udvidelsesplanerne, saa disses Projekt I, der omfatter Baadehavnen, Skibsbyggerpladserne m. m., kan udbydes i Licitation i November Maaned.



Borgmester H. P. Jensen

Af de indkomne 17 Tilbud antages det laveste fra Ingeniørerne Svendsen og Kjær.

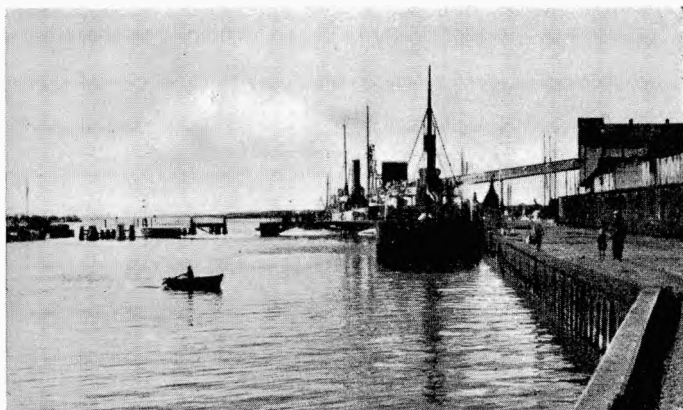
I Løbet af Aaret 1929 bygger Kulfirmaerne J. Lütken Frigast & Co. og Alfred Christensen & Co., som nu hedder Lolland-Falsters Kulkompagni, Betonbroer fra deres Pladser og ud til Bolværkerne med elektrisk Kran og Griberværk med henholdsvis Løfteevne af 2½ og 3 Tons. Samme Aar indrettes Havnevæsenets Dampdrejekran til elektrisk Drift.

Først i Marts Maaned 1930 paabegynder Ingeniørerne Svendsen og Kjær det dem tildelte Arbejde ved Havneudvidelsen, og dermed er det store Udvidelsesarbejde paabegyndt. Et Arbejde, som vil koste 1,460,000 Kr., ikke saa lidt mere, end hvad de siden Aaret 1800 foretagne Udvidelser og Uddybninger tilsammen har kostet.

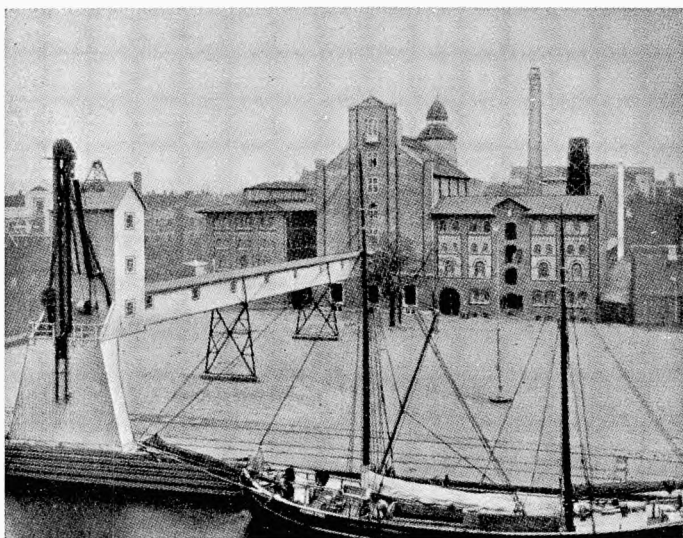
Forhaabentlig maa den store Havneudvidelse vise sig at blive til Gavn for Nykøbing paa Falster og dens Indvaanere og til Ære for dem, som har sat den i Værk.

Nykøbing F., den 5. Maj 1930.

A. G. Schiøttz,
Havne- og Brofoged.



Den nordlige Del af Havnen mellem Broerne –
før Kulkranernes Tid



Nykøbing F. Dampmøllers Kornelevator, bygget 1930

Oversigt over, hvormange Gange Chr. IX's Bro har været aabnet for Skibes Gennemsejling og Antallet af Fartøjer, der har passeret den.

I det første fulde Aar efter Broens Bygning, Kalenderaaret 1868, aabnedes Broen 599 Gange og hovedsagelig for Skibe, som anløb Havnen.

I 1878 aabnedes den 712 Gange og i 1891 1592 Gange.

Der findes derefter ingen Oplysninger om Passagen før fra og med Kalenderaaret

1911, da den aabnedes	1871 Gange og passeredes af	1974 Skibe
1912 —	1919 —	2846 —
Regnskabsaaret		
1913/14 —	1766 —	2899 —
1914/15 —	1782 —	2777 —
1915/16 —	1514 —	2329 —
1916/17 —	1524 —	2347 —
1917/18 —	1344 —	2092 —
1918/19 —	1288 —	2074 —
1919/20 —	1564 —	2440 —
1920/21 —	1488 —	2369 —
1921/22 —	1415 —	2241 —
1922/23 —	2149 —	3131 —
1923/24 —	2100 —	3460 —
1924/25 —	1994 —	2879 —
1925/26 —	1872 —	2822 —
1926/27 —	1956 —	2960 —
1927/28 —	2191 —	3239 —
1928/29 —	2117 —	3431 —
1929/30 —	2690 —	3933 —

I Januar Kvartal 1930 passeredes Chr. IX's Bro af 107 Skibe, som ikke anløb Havnen.

Oversigt over Trafiken paa Nykøbing F. Havn i Tiden fra 1. April 1913 til 31. Marts 1930.

1913/14	indg. 715	Fartøjer m. 62,738	NT, deraf 84	S/S m. 10,775	NT
1914/15	— 541	— 83,032	— 96	— 68,994	—
1915/16	— 595	— 58,077	— 74	— 41,147	—
1916/17	— 449	— 45,927	— 78	— 29,956	—
1917/18	— 478	— 41,965	— 99	— 21,317	—
1918/19	— 400	— 33,749	— 75	— 21,792	—
1919/20	— 468	— 70,909	— 72	— 50,228	—
1920/21	— 580	— 84,737	— 80	— 51,572	—
1921/22	— 554	— 64,410	— 112	— 39,990	—
1922/23	— 859	— 85,087	— 127	— 48,675	—
1923/24	— 791	— 72,097	— 68	— 35,529	—
1924/25	— 1202	— 129,120	— 139	— 78,198	—
1925/26	— 1045	— 130,103	— 138	— 92,012	—
1926/27	— 1120	— 92,578	— 90	— 46,444	—
1927/28	— 1190	— 123,510	— 191	— 84,017	—
1928/29	— 962	— 84,079	— 135	— 47,016	—
1929/30	— 1152	— 104,608	— 169	— 63,856	—

Indtægter: Bro- og Havnepenge.

1817 453 Rbd. — 1819 267 Rbd. — 1825 523 Rbd.
 1830 1049 Rbd. — 1834 1142 Rbd. — 1840 1413 Rbd.
 1843 1500 Rbd. — 1848 2329 Rbd. — 1855 3600 Rbd.
 1860 4599 Rbd. — 1865 5874 Rbd. — 1868 6353 Rbd.
 1874 9877 Rbd. eller 13,754 Kr. — 1880 15,873 Kr.
 1885 30,035 Kr. — 1890 38,548 Kr. — 1898 45,291 Kr.
 1905/06 54,016 Kr. — 1906/07 48,637 Kr. — 1907/08 54,653 Kr.
 1908/09 53,484 Kr. — 1909/10 62,332 Kr. — 1910/11 64,831 Kr.
 1911/12 60,953 Kr. — 1912/13 79,102 Kr. — 1913/14 70,462 Kr.
 1914/15 78,419 Kr. — 1915/16 77,659 Kr. — 1916/17 57,457 Kr.
 1917/18 36,535 Kr. — 1918/19 49,474 Kr.
 1919/20 65,515 Kr. 50 pCt. Tillæg.
 1920/21 161,260 Kr. Taksterne forhøjet med 100 pCt. fra 1. April 1920.
 1921/22 149,453 Kr. — 1922/23 204,742 Kr. — 1923/24 156,729 Kr.
 1924/25 267,459 Kr. — 1925/26 255,596 Kr. — 1926/27 210,155 Kr.
 1927/28 257,737 Kr. — 1928/29 191,037 Kr. — 1929/30 258.760 Kr.

Havnekommissioner og Havneudvalg.

- 1800 Borgmester Brock, Købmand Gekel Schierning og Købmand O. Thuesen.
- 1805 Borgmester Brock, Købmand Gekel Schierning og Stadshauptmand Schultz.
- 1815 Borgmester Brock, Købmand Gram og Stadshauptmand Schultz.
- 1820 Borgmester Højer, konstitueret, Købmand Gram og Stadshauptmand Schultz.
- 1825 Borgmester Møller, Købmand Gram, Stadshauptmand Schultz.
- 1830 Borgmester Møller, Købmand Gram, Stadshauptmand Schultz, C. H. Bruhn og R. Sidenius.
- 1835 Borgmester Møller, Stadshauptmand Schultz og Købmand R. Sidenius.
- 1840 Borgmester Møller, Købmand R. Sidenius og Købmand Chr. Løye.
- 1845 Borgmester Møller, Købmand R. Sidenius og Købmand Bønnelycke.
- 1850 Borgmester Møller, Købmand R. Sidenius og Købmand Bønnelycke.
- 1855 Borgmester Auning, konst., Købmand Bønnelycke, Toldforvalter Egebeck, Frisenette og Edv. Bentson.
- 1860 Borgmester Pontoppidan, Frisenette, Tobaksfabrikant Baagø, Toldforvalter Egebeck og Fabrikant Edv. Bentson.
- 1865 De samme.
- 1869 Den 12. Januar træder det første Havneudvalg i Funktion og bestaar af Borgmesteren, Justitsraad Pontoppidan, Formand; Konsul Edv. Bentson og Købmand L. F. Frisenette som valgte Medlemmer

- af Byraadet og Toldforvalter, Kammerraad Egebeck og Skibsbygmester Dresler som valgte udenfor Byraadet.
- 1875 Borgmester Pontoppidan, Konsul Edv. Bentson, Skibsbygger Dresler, Toldforvalter Greisen og Fabrikant Bruun.
- 1880 Borgmester H. Neckelmann, Toldforvalter Greisen, Tobaksfabrik. Nobel og Skibsbygger Dresler.
- 1885 Borgmester Neckelmann, Toldforvalter Greisen, Tobaksfabrikant Nobel, Købmand N. Nielsen og Skibsmægler Marquardt.
- 1890 Borgmester Platou, konst., Konsul N. Nielsen, Købmand F. C. Sidenius og Mægler Marquardt.
- 1895 Borgmester Holch, Toldforv. Greisen, Konsul N. Nielsen, Mægler Marquardt og Carl Knudsen.
- 1900 Borgmester Holch, Tobaksfabrikant Nobel, Købmand Philip Sørensen, Fabrikant Bruun og Mægler Marquardt.
- 1905 Borgmester Holch, Konsul Philip Sørensen, Fabrikant Bruun, Skibsmægler Tornøe og Konsul C. Kronmann.
- 1909 Borgmester Finsen, Dampmøller Bay, Købmand Hans Henrichsen, Skibsmægler V. Tornøe og Konsul Kronmann.
- 1913 Borgmester Finsen, Købmd. Aage Nielsen og Redaktør H. P. Jensen som Medlemmer af Byraadet samt Konsul Kronmann og Fisker Jantzen, valgte udenfor Byraadet.
- 1917 De samme. Fisker H. P. Hjenner bliver Medlem i Stedet for Fisker Jantzen.
- 1921 Borgmester Aage Sørensen, Red. H. P. Jensen, Direktør Jochimsen, Konsul Kronmann og Fisker C. Boesen.

- 1925 Borgmester H. P. Jensen, Købmand F. J. Kryger og Arbejdsmand P. Jespersen som Medlemmer af Byraadet og Direktør Jochimsen og Fisker C. Bøesen, valgte udenfor Byraadet.
- 1929 Borgmester H. P. Jensen, Amdsraadssekretær J. Rønlund og Arbejdsmand Chr. Andersen som Medlemmer af Byraadet og Købmand F. J. Kryger og Arbejdsmand Hans Frederiksen som valgte udenfor Byraadet.

Havnefogder.

Søren Juel Bentson er Havnefoged fra Aaret 1800 til omkring 1817.

Niels Olsen, fhv. Skipper, er Havnefoged fra 1818 til 1835.

Fastlods Hans Hansen er Havnefoged fra 1835 til sin Død 1845.

Skipper Dines Hansen er Havnefoged fra 1846 til sin Død 1856.

Baadsmænd L. C. Bjerring er Havnefoged fra 1857 til sin Afsked 1865.

Havnefoged I. M. Petersen af Saxkøbing er Havnefoged fra 1865, bliver Brofoged ved Chr. IX's Bro fra 1. Juli 1867 og afskediges med Pension fra 1. Juli 1896.

Skibsfører I. A. Hansen (Leda-Hansen) ansættes som Havne- og Brofoged fra 1. November 1896 og bliver afskediget med Pension fra 31. Marts 1913, 80 Aar gl.

Fra 1. April 1913 ansættes Styrmand A. G. Schiøttz som Havnefoged ved Havnevæsenet og Brofoged ved Chr. IX's Bro.



Udsigt over den nye Havn, inden den var helt færdig

DEN NYE HAVNS TILBLIVELSE 1930–1935

Som nævnt i Slutningen af afdøde Havnefoged A. G. Schiøttz's foranstaaende historiske Beskrivelse af Nykøbing F. Havns Udvikling gennem Tiderne blev der i Begyndelsen af Aaret 1930 paabegyndt en større Udvidelse af Havnen. Den forrige Udvidelse af denne fandt, som det fremgaar af Beskrivelsen, Sted i Aarene 1912—13, idet der da udførtes en ca. 300 m lang Kajmur nordfor Jernbanebroen ud for et i Tidens Løb af Sukkerfabriken »Nykøbing« inddæmmed og opfyldt Areal. — De derved indvundne Havnearealer blev inddelt meget hurtigt udlejede, og allerede omkring Aarene 1916—17 begyndte man at overveje Muligheden af en yderligere Udvidelse, der da naturligt maatte finde Sted nordfor den gamle Havn. Ved den i Beskrivelsen foran nævnte paatænkte Uddybning af Farvandet nordfor Nykøbing til 22 Fod, som blev udbudt ved offentlig Licitation i April Maaned 1917, var det i Udbudsbetingelserne angivet, at der alternativt ønskedes indgivet Tilbud, saaledes at den ved Uddybningen opgravede Fyld

skulde henlægges indenfor en Faskin- eller Sanddæmning langs Kysten mellem Havnen og Aaens Udløb, for at det derved indvundne Areal kunde danne Basis for en fremtidig Havneudvidelse. Paa Grund af den overordentlig stærke Stigning af Priserne paa Kul, der var indtruffet under Verdenskrigen, blev Uddybningsarbejdet imidlertid saa dyrt, at hele Planen maatte opgives, og først i Aaret 1926 blev Spørgsmaalet taget op paany af Havneudvalget, idet det blev overdraget til Havneingeniørkontoret at fremkomme med foreløbige Forslag til en Havneudvidelse, der skulde strække sig fra den gamle Havn mod Nord til en Linie omtrent 300 m nordfor Udløbet af Tingsted Aa. Der blev udarbejdet flere Forslag, hvoraf nogle gik ud paa at opfylde den gamle Fiskeri- og Lystbaadehavn og at anlægge den nye Trafikhavn i direkte Fortsættelse af den gamle, og saa at bygge en ny Fiskeri- og Lystbaadehavn nordfor Aaens Udløb; men alternativt var der udarbejdet Forslag til Bibeholdelse af Lystbaadehavnen paa den gamle Plads i noget udvidet Skikkelse; den nye Trafikhavn var da foreslaaet beliggende i sin Helhed nordfor Sundbystræde og strækkende sig ud til den af Havneudvalget angivne nordlige Grænse for Udvidelsen. — Da de udarbejdede Overslag viste, at Udvidelsen inden for den fastlagte Ramme vilde blive en Del dyrere end Havneudvalget maatte anse for forsvarligt, vedtog man at søge Udvidelsesforslaget reduceret, og man anmodede samtidigt tidligere Medlem af Byraadet, Entreprenør Laur. Larsen, om at gennemgaa de udarbejdede Forslag, navnlig med Hensik paa derigennem at faa udført en entreprenørmæssig Beregning over Udgifterne. Resultatet blev, at Entreprenør Larsen til Havneudvalget fremsendte en Skitse over et noget ændret Forslag til Udvidelsen, saaledes at den gamle Lystbaadehavn opfyldtes og en ny byggedes nordfor den nye Trafikhavn, ligesom foreslaaet af



Entreprenør Laur. Larsen

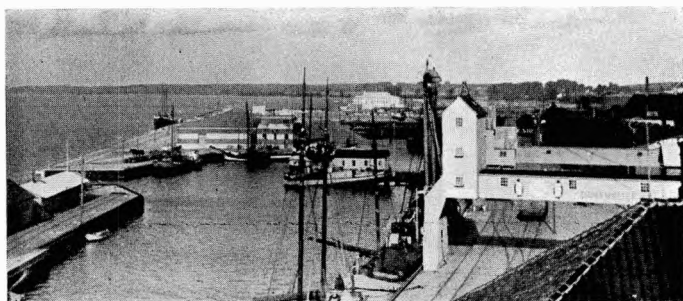
Havneingeniørkontoret, men tillige var der i den sydlige Ende af den nye Lystbaadehavn foreslaaet anbragt et Havnebassin for mindre Skibe. Endelig var hele Planen trængt saa meget sammen i Forhold til de af Havneingeniøren udarbejdede Forslag, at hele Udvidelsen kunde holdes sydfør Aaens Udløb. Alternativt foreslog Entreprenøren, at man i Forbindelse med Udvidelsen foretog en Uddybning af Sejlløbet, og at man anvendte den derved indvundne Fyld til en Opfyldning af Bugten nordfor Aaen. I Februar 1928 vedtog Havneudvalgets Flertal at indstille til Byraadet, at Udvidelsen foretoges efter de af Entreprenør Larsen foreslaaede Retningslinier, derunder den alternativt foreslaaede Uddybning af Sundet med Opfyldning nordfor Aaen. Ved den paafølgende Behandling i Byraadet blev det imidlertid vedtaget at lade denne Uddybning og Opfyldning udgaa, hvorefter det saaledes ændrede Forslag vedtoges enstemmigt af Byraadet den 6. Marts 1928.

Det overlodes derefter Havneingeniøren at udarbejde de endelige Planer til Udvidelsen. Det af Entreprenør Larsen udarbejdede Forslag ændredes noget. Saaledes

blev det foreslaaede Havnebassin for mindre Skibe formindsket noget, og den stenfyldte Træmole, som begrænsede den gamle Havn mod Nord og Vest, blev foreslaaet helt fjernet og den nordlige Del af Bassinet opfyldt, saaledes at Færgestræde kunde forlænges helt ud til den nye Kajindfatning. Den nævnte stenfyldte Træmole nordfor Indsejlingen til den gamle Havn skulde erstattes med en Pier, Imellem Indsejlingen til den gamle Havn og Indsejlingen til den nye Fiskeri- og Lystbaadehavn samt den nye Nordhavn blev der da tilvejebragt en 312 m lang Kajstrækning, der blev beregnet efter 7,5 m Vanddybde, idet man maatte regne med Muligheden af, at Sejlløbet med Tiden vilde blive udgravet til denne Dybde. I den nye Nordhavn og i den nordlige Del af den gamle Havn blev Dybden ansat til 5,3 m, medens Vanddybden i Fiskeri- og Lystbaadehavnen skulde være 3,0 m. Det detaillerede Projekt blev efter at være godkendt af Havneudvalget og Byraadet fremsendt til Ministeriet for offentlige Arbejder, der approberede det i Juli 1929.

I Efteraaret 1929 blev den første Del af Arbejdet, nemlig Bygning af den nye Fiskeri- og Lystbaadehavn, udbudt, og Arbejdet hermed paabegyndtes i Begyndelsen af 1930. I Løbet af Sommeren 1930 paabegyndtes Arbejdet med Bygningen af den egentlige Havn. Saavel Arbejdet med Lystbaadehavnen som den egentlige Havn tillige med den i Forbindelse med Havnearbejdet staaende Uddybning og Opfyldning overdroges til Entreprenørfirmaet, Ingeniørerne Erik Svendsen & K. M. Kjær. Arbejdet med selve Havnebygningen bragtes til Afslutning i Foraaret 1933, hvorefter der stod tilbage at udføre Brolægning, Kloak- og Sporarbejder, elektrisk Lysanlæg m. v.

Ved den gamle Lystbaadehavn havde Nykøbing F. Roklub en Bygning til Baadepus og Foreningslokaler. Sam-



Udsigt over den nye Havn efter dens Fuldførelse

tidigt med, at den gamle Lystbaadehavn fyldtes og flyttedes ud nordfor den nye Trafikhavn, blev det nødvendigt at fjerne denne Bygning, og der maatte derfor skaffes en ny Bygning ved den nye Lystbaadehavn. Under Forarbejderne til det nye Baadehus fremkom den Tanke at overbygge dette og derved skabe Muligheder for Indretning af en tidssvarende Sommerrestauration. Denne Tanke vandt udelt Tilslutning. Arbejdet med Udarbejdelse af Planer til Pavillonen overdroges til Arkitekt C. E. Dam, og Bygningen, der fik Navnet »Guldborgsundpavillonen«, stod færdig til Indvielse den 4. Maj 1932. — I Stueetagen har Roklubben et meget stort Rum til Baadehus, vel nok det største for Tiden i hele Danmark. Desuden findes her Omklædnings- og Baderum for Herre og Damer. Paa første Sal er der skabt nogle stilfulde og hyggelige Restaurationslokaler. Fra Pavillonen er der en glimrende Udsigt op ad Sundet mod Nord, til Lolland mod Vest og over de nye Havneanlæg mod Syd, og Byen er ved Bygningen af denne Pavillon blevet en værdifuld Attraktion rigere. Pavillonen er da ogsaa i de siden Indvielsen forløbne 4 Somre blevet besøgt af en Mængde Fremmede, baade fra Ind- og Udland. Iøvrigt gik Ejendomsretten til Pavillonen efter Ønske fra Ministeriet for offentlige Arbejder over fra Havnevæsenet



Den nye Fiskerifartøjs- og Lystbaadehavn



Chr. IX's Bro efter Paamonteringen af de ophøjede Fortove

til Kommunen, der ogsaa kom til at afholde Udgifterne ved dens Opførelse.

Brødrene Carl og Charles Niensens Baadebyggeri, der før Havneudvidelsen havde Plads ved Siden af det gamle Roklubhus, maatte ligeledes flyttes, da den gamle Lystbaadehavn blev opfyldt. Havnen maatte derfor bygge et Værksted ved den nye Baadehavn i Nærheden af Fiskernes Anløbsbro, ligesom der anlagdes to Ophalerbeddinger. Lige sydfør Baadebyggeriet er afsat en Plads til eventuelt Anlæg af en større Bedding.

Sejlforeningen »Vikingen« har sit eget Klubhus, bygget paa Pæle i det nordvestlige Hjørne af Baadehavnen.

I Juni 1934 var samtlige Kloak- og Gadearbejder, Belysningsanlæg m. v. helt afsluttede, og den 22. Juni foretoges den højtidelige Indvielse af Havnen af Borgmester H. P. Jensen i Overværelse af en større indbudt Forsamling.

De samlede Udgifter ved Havneudvidelsen har beløbet sig til Kr. 1984547,63, og disse Udgifter fordeler sig saaledes:

Havnebassiner og Sejlløb.....	Kr.	165973,50
Jernbolværker	»	548798,11
Træbolværker, Indfatningsvægge, Broer m. m.	»	148817,47
Gader, Veje og offentlige Pladser	»	621820,65
Havnespor	»	107790,71
Jorder og Grundarealer	»	256599,70
Bygninger	»	22443,73
Kloakledninger	»	79151,80
Vandledninger	»	4944,49
Elektriske Lysanlæg	»	23703,03
Redskaber, Inventar m. m.	»	4504,44

Ialt Kr. 1984547,63



Havnens Isbryder „Mester“ assisterer en Damper gennem Isen



Guldborgsund-Pavillonen, færdig 1932. Baadehus for Roklubben
Restaurant 1. Sal

Ved den foretagne Udvidelse har man opnaaet følgende:

1. *Havnebassinernes Vandareal* er forøget fra 1,8 ha til 3,9 ha.
2. Der er indvundet $6\frac{1}{2}$ ha nyt *Landareal*. Hertil er medgaaet ca. 300000 m³ Fyld.
3. *Arealer disponible til Salg eller Udleje* er forøget fra 18500 m² til 48500 m².
4. *Havnens samlede Bolværkslængde* er forøget fra 1160 til 1800 løb. m. Der er udført ca. 730 m nyt Bolværk og sløjfet ca. 90 m gammelt.
5. Til nye Kørebaner er anvendt 32000 m² Brosten.
6. Længden af Havnespor er forøget fra $3\frac{1}{2}$ km til 6 km.

Iøvrigt kan det vedrørende Havnen anføres, at der Natten mellem den 7. og 8. Juni 1930 opstod Brand i AS. J. Lütken Frigast & Co.s store Tømmerlager ved Havnen. Ved Branden raseredes et større Areal, derunder ogsaa det saakaldte »Nobels Pakhus«, der ved den nordlige Del af den gamle Havn skød sig langt ud mod denne, saaledes at der kun var en 11 m bred Passage mellem Pakhuset og Bolværket. Ved Forhandling med de paagældende Ejere lykkedes det at faa foretaget en Regulering af Grundenes Facade mod Havnen saaledes, at den nævnte Passage udvidedes til en Bredde af 25 m, og Arealet af den offentlige Havneplads forøgedes med ca. 430 m².

I Aaret 1933 blev der paa begge Sider af Kong Christian IX's Bro anbragt ophøjede Fortove uden for de tidligere Brorækværker. Kørebanen kunde derved faa en længe tiltrængt Udvidelse, idet hele det tidligere Brodæk kunde anvendes til Kørebane. Samtidigt med Anbringelsen af Fortovene blev der foretaget en almindelig Forstærkning af Broen ved Anbringelse af ekstra Bærepæle midt imellem de gamle Pæleaag.



Et lille Stykke Historie: Resterne af Færgebroen, Sundby Lolland

Med Hensyn til Havnens Administration kan meddeles, at Havneudvalget efter Byraadsvalget i 1933 fik følgende Sammensætning:

Formand: Landstingsmand, Borgmester H. P. Jensen.
Valgte indenfor Byraadet: Amdsraadssekretær J. Rønlund, Arbejdsmand H. C. Andersen og Landinspektør A. C. Lorentzen.

Valgt udenfor Byraadet: Direktør E. Christiansen.

I Januar Maaned 1935 udtraadte Arbejdsmand H. C. Andersen af Byraadet og dermed af Havneudvalget. I hans Sted indtraadte i Udvalget Slagteriarbejder Jens Hansen.

I Januar Maaned 1934 afgik Havnefoged A. G. Schiøttz ved Døden efter længere Tids Svagelighed. I hans Sted ansattes som Havnefoged fra 15. April 1934 Styrmand Rs. A. Andersen.

Stads- og Havneingeniøren, Nykøbing F., i Oktober 1935.

Aug. Wille.

CENTRALTRYKKERIET-NYKØBING F.

DIS-Danmark

