

Tre foretagere på Esbjerg Havn

Firmaet C. Breinholt, 1875-1953

Af Poul Holm

Firmaet C. Breinholt er Esbjergs ældste private havnevirk-somhed. Christen Breinholt grundlagde officielt firmaet i 1892, men det var allerede i 1875 – kun halvandet år efter at havnen var åbnet for sejlads – at DFDS kaldte på assistance fra studehandler Poul Breinholt fra Lemvig-egnen. Siden voksede firmaet med forsikringsagentur, rederi og skibsmæglervirksomhed. Artiklen skildrer, hvordan et havnefirma gennem tre generationer har drevet virksomhed og sat sit præg på Esbjerg havn. Personlighederne har spillet en afgørende rolle for virksomheden, mens den har reageret på udefrakommende konjunkturer og nye muligheder.¹

Poul Breinholt

Studene

Loven om Esbjerg havn blev vedtaget i 1868. Riget havde mistet Slesvig-Holsten og dermed den vestlige udførsels-havn Tønning ved Nordsøen, specielt rettet mod Storbri-tannien. Det var én vare, Rigsdagen forventede at udføre over Esbjerg, nemlig de gode stude fra Limfjords-egnene. Kvæget blev drevet ned gennem landet til Tyskland og ud-skibet til England, hvor der var et stort og sultent marked. Den økonomiske interesse i denne sag – hvor velbegundet den end var – ville dog næppe have kunnet løfte havnen igennem, hvis ikke anlægget også havde haft stor symbol-værdi. Der var tale om intet mindre end at søge at vende Danmarks økonomiske, politiske og kulturelle kontakter væk fra den sydlige nabo og mod vest. Den studehandel, som var den økonomiske begrundelse for havnen, behøve-de imidlertid ikke nødvendigvis den nye havn.

Den største specialist i studehandel var proprietær Brein-holt. Poul Stokholm Breinholt (1825-97) var ud af en vel-havende og vidtforgrenet studehandlerslæggt.² Han var søn af Christen Breinholt, der allerede atten år gammel blev

proprietær på Damsgård på Mors, som faderen købte til ham. Christen Breinholt satte senere selv Poul og hans søskende på store gårde. Den mest kendte i familien i sam-tiden var Pouls fætter Niels Buch Breinholt, som foruden at være en stor kreaturhandler også var rigsdagsmand for partiet Højre. Breinholterne kom i anden halvdel af det 19. århundrede til at stå som indbegrebet af vestjyske økono-miske og politiske interesser på egnen omkring Holstebro, Lemvig, Mors og Thy, hvor der sad slægtninge på mange af de bedste proprietærgårde og udgjorde et vestjysk stude-handleraristokrati. Desuden kom slægten til at spille en central rolle på Esbjerg-kanten, dels gennem Poul Brein-holt selv, dels gennem sønnen Christen (1863-1925).

Fra 14-års alderen havde Poul Breinholt været med til at drive stude til Husum, hvor han opholdt sig et års tid for at lære tysk. I 1844 blev han ejer af Boddum Bisgård i Thy, som faderen købte til ham. Han blev en foregangsmand i kvægopdrættet, hvortil han indførte korthornskvæg. Hans og andre samtidiges tanke var at bryde med mønsteret i den gamle 'magerhandel', hvor bønderne drev kvæget ned til Tyskland og på vejen gik kvæget magert. I stedet ville han opfede studene og sende dem med skib direkte til fremmede slagterier, især på det købedygtige engelske marked. I 1853-54 var han en af tre initiativtagere til at etablere en dampskibsroute til England ud gennem Agger kanal med dampskibet *Jylland*, der blev stillet til rådighed af regeringen. Da denne rute ikke lykkedes, blev Breinholt selv en af de største kvægdrivere, som år efter år på heste-ryg gjorde turen ned gennem Jylland med de store flokke. Poul Breinholt sendte ikke blot sine egne stude afsted, men opkøbte stude fra det meste af Jylland. Fra 1865 nåede jernbanen ned gennem Østjylland, og Breinholt udviklede en eksport med tog og dampskib fra Limfjordsegnene via

Flensborg-Husum til England.³ Det var denne eksport, som havnen ved Esbjerg gerne skulle overtage.

Det første skib, der stod ind i Esbjerg, var den lille damper med det passende navn *Esbjerg* den 6. oktober 1873. Det var interessenter på Fanø, der stod bag selskabet, som satsede på at opbygge en rute på England, primært med studefart. Trafikken blev ikke regelmæssig, men der blev dog gennemført elleve ture med stude til Thameshaven i de næste par år. Udførselen var ikke imponerende, i 1874 blev det til 9450 stude eller mindre end ti procent af den samlede danske udførsel.⁴

I juni 1875 optog De Forenede Dampskibsselskaber en fast rutefart fra Esbjerg til England med damperen *Riberhuus*. DFDS overtog snart Fanø-selskabets skib, som blev sat i fart på Newcastle. Som agent for studetransporterne ansatte man fra starten proprietær Breinholt, som året efter flyttede permanent til Esbjerg. Selskabet ønskede en "dygtig og velkendt Mand som alle stolede paa." Hans opgave var dels at lede udskibningen fra Esbjerg med tilsyn i "Stalde og Skibe", dels at rejse rundt og agitere "for at faa Folk til at fede."⁵ Det var altså hans etablerede opkøbsnet, som skulle sikre rutens grundlag. Umiddelbart gik det godt. Udførselen steg til 26.000 stk. hornkvæg i 1876, og dermed gik en fjerdedel af hele den danske eksport over Esbjerg. I de følgende år viste der sig vanskeligheder med at holde det høje niveau. I 1879 var den samlede danske eksport mere end seks gange større end de 12.672 stk., der blev udskibet fra Esbjerg.⁶ Det var ikke Breinholts købmandskab, men DFDS-ruten, som var problemet, først og fremmest de uhygiejniske forhold i Thameshaven. De blev fra den 2. juni 1880 løst ved at flytte rutens ankomsthavn til Harwich. Fem timer kortere sejlads, men en times ekstra transport ad jernbane fordyrede imidlertid fragtpri- serne til Londons kødmarked. Forskellige konkurrenter forsøgte at etablere sig med andre ruter til England, men DFDS afviste dem ved at nedsætte fragtpri- serne, indtil de krakkede eller lod sig købe ud. Det fordyrede også fragterne, at staten beregnede sig højere havneafgifter af anløbende skibe i Esbjerg end i andre havne for at afvikle gælden på anlægget. Det høje fragtniveau rejste bøndernes protest,

og Rigsdagen besluttede derfor at nedsætte afgifterne og opgive håbet om en hurtig forrentning af de investerede statsmidler. Indgrebene virkede. I 1884 var billedet vendt, Esbjerg udførte 27.537 kreaturer, eller næsten en fjerdedel af den samlede danske eksport.⁷

Poul Breinholt havde allerede året før fået aflastning for en del af det hårde arbejde gennem sønnen Christen. Denne havde opholdt sig i Husum 1878-80 for at lære sprog og studere kvægmarkedet og havde efter hjemkomsten fået ansættelse ved DFDS i København. I juli 1883 overtog han ekspeditionskontoret på Esbjerg havn, der var blevet oprettet fem år tidligere, og kunne på denne måde i nogen grad aflaste faderen. Poul Breinholt synes fortsat at have haft ansvaret for dyrenes ophold i staldene og skibene, og indtil få år før sin død færdedes han ifølge en nekrolog "rastløs mellem Havnen og Kreaturstaldene ved Jernbanestationen, og hvor han fandt det nødvendigt, tog han selv et Tag med i Arbejdet."⁸

Poul Breinholt havde dog også tid til at kaste sig over mange andre foretagender. I 1888 stod han sammen med en af sine faste kompagnoner skibbygmester Th. Dahl og flere andre bag Esbjergs første andelslagteri.⁹ Selv om sønnen havde overtaget ansvaret for kreaturtransporterne, var det fortsat faderen, der høstede den væsentligste indtægt. I 1890 blev han sat i indtægt for ikke mindre end 40.000 kr. af denne aktivitet, foruden 2.000 kr. for indtægt af vandværk, sygestalde, gødning og renter af privatformuen. Skatten udgjorde hele 1.500 kr., hvilket fik Breinholt til at protestere, dog uden resultat.¹⁰

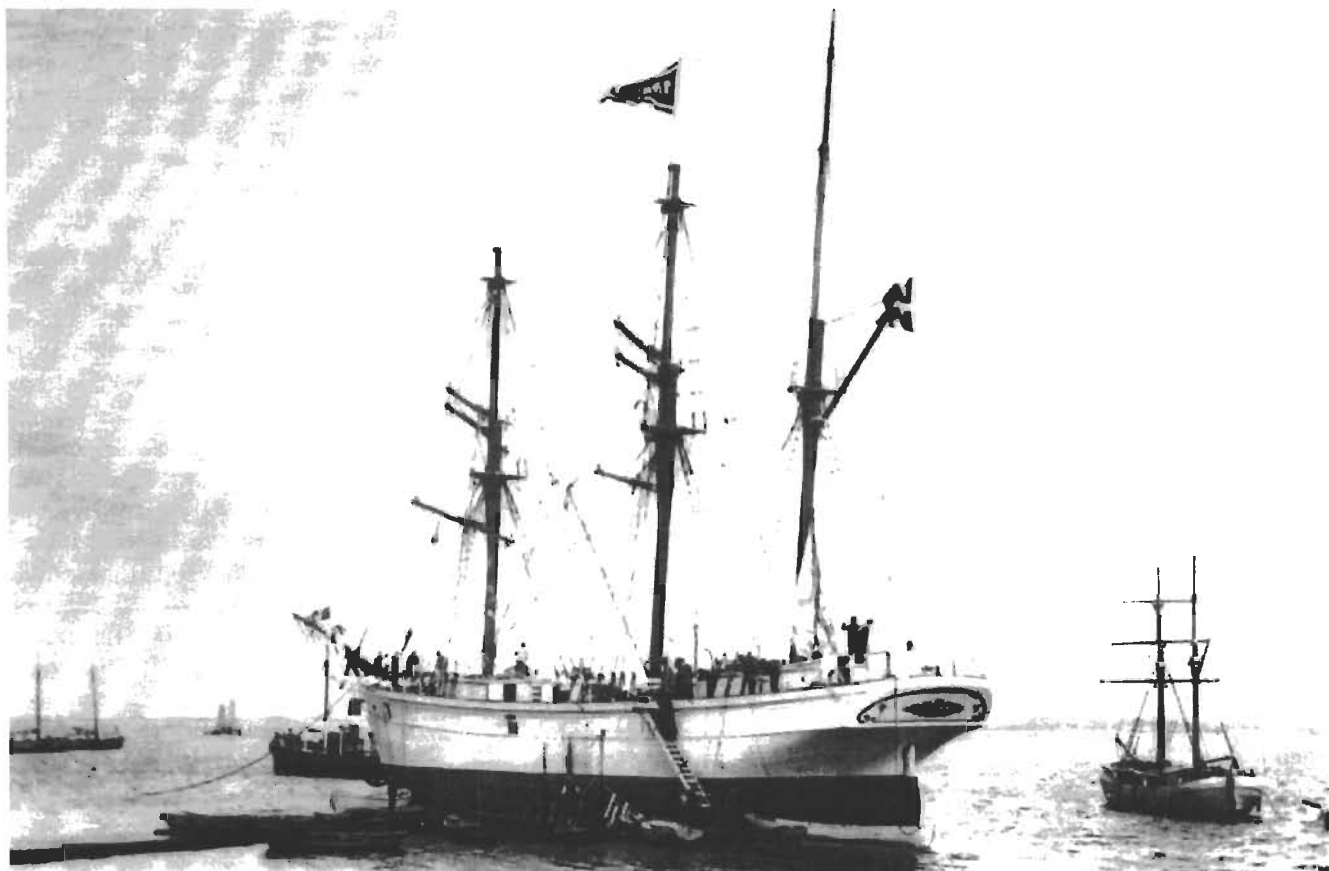
Selv om han havde sønnen som agent for sig, fortsatte faderen således et meget aktivt liv, som satte præg på den nye by. På den ene side fortsatte han som forretningsmand, ikke mindst med jord i Esbjerg, hvor han tjente godt på store jordsalg i Østerbyen i midten af halvfemserne sammen med Th. Dahl.¹¹ Poul og Christen Breinholt stod bag nogle af byens første pengeinstitutter, Esbjerg Sparekasse

Bark "Thora" af Fanø, bygget 1896 på Fanø. Et af de skibe, der blev bestyret af Breinholt i A/S Fanø Skibs-Rederi.

og Esbjerg-Fanø Bank. Her var nogle af de markante samarbejdspartnere skibsreder Lauritzen og igen Th. Dahl. På den anden side kastede han sig over mere risikobetonede investeringer, som grænsede til filantropi, og over egentligt velgørende arbejde. Blandt det sidstnævnte hørte, at han var aktiv for Esbjergs første kirkegård (1880) og kirke (1887).¹² Derimod blev han aldrig politisk engageret, selv om han støttede Venstres kandidat offentligt, sikkert til nogen uro for sin fætter, Højrepolitikerens Niels Buch Breinholt.

Fiskene

Efter ankomsten til Esbjerg blev Poul Breinholt snart en drivkraft for fiskeriet. Ligesom ved studehandelen var der politiske overtoner i fiskehandelen. Fiskere fra Blankenese ved Elben havde fisket i den kongerigske del af Vadehavet, lige siden de opdagede dette fiskeri under Napoleonskrigen, hvor de søgte ly for de britiske orlogsfartøjer under de frisiske og danske øer. Blankeneserne havde med deres kystnære fiskeri og hurtige leverancer skabt et marked for frisk fisk i Hamburg. Der kom efterhånden også tyske



opkøbere til Esbjerg-Strandby-egnen og aftog de lokale fiskeres fangster, men utilfredsheden med de fremmedes fiskeri voksede. Ved midten af århundredet lå tyskerne på visse tider af året i Grådyb med et halvt hundrede fiskerifartøjer. Danske klager førte i 1862 til, at toldkrydseren i *Grådyb* fik ordre om at forhindre overtrædelser af det danske søterritorium. Der var derfor allerede før 1864-krigen rejst en stemning, som efter krigen fik fiskere, handelsfolk og politikere til at mødes i et ønske om at udvikle den danske fiskeriindsats.¹³

Det første initiativ blev taget af Indenrigsministeriets fiskerikonsulent A. J. Smidth i samarbejde med konsul J. K. Bork fra Fanø og justitsråd, borgmester L. C. Larsen fra Varde. De dannede i 1867 et selskab, der skulle indkøbe et dampskib i fiskeriets tjeneste. Tanken var at sejle regelmæssige fisketransporter mellem Nordby og Hamburg. Planen blev dog ikke gennemført. Kort efter blev et nyt selskab forsøgt dannet af hamburgere med en dansker, P. W. Nelleman, i spidsen. Selskabet ville føre fersk fisk frem til Hamburg og desuden anlægge fiskesalteri og røgeri samt guanofabrik på Fanø. Også denne plan mislykkedes. Året efter, 1868, stod et nyt selskab frem, Det vestjydske Fiskeriselskab, dannet af stiftamtmand H. Nielsen, godsejer, kammerherre E. Rosenørn, konsulent Smidth, konsul J. K. Bork, skibsreder S. Brinck Hansen, proprietær H. P. Hansen, Krogsgaard, samt købmændene Poul Debell, O. Paludan og Søren Thomsen, Varde. Projektet fik god støtte i pressen og blandt Fanøs og omegnens beboere, der tegnede sig for 26.000 rdl. kapital. Der blev nu anskaffet fire kvaser til at eksportere fisken levende frem til markedet. På Fanø skulle resten saltes, tørres og røges, og affaldet skulle omdannes til gødning. Foretagendet kom igang, men stoppede, da kapitalen var opbrugt.¹⁴ Da konsulent Smith samtidig døde, forsvandt den statslige interesse for projektet. Efterfølgeren birkedommer Fiedler gik ikke ind for at støtte storfiskeri, fordi han frygtede overbefiskning.

De uheldige forsøg fik den lokale misundelse mod tyskerne til at trives. I maj 1870 klagede 23 underskrivere i Nordby til konsulent Fiedler over tyskernes brug af skrabegarn (dvs. bomtrawl): "Vel er der gjort Forsøg at anskaf-

fe samme Redskab og Fartøj som de fremmede Fiskeres, men dertil er at bemærke, at Fiskeriet med Kroge under heldige Omstændigheder betaler sig bedre i den korte Tid om Foraar og Efteraar, og vi driver tillige Avlsbrug og andre Haandteringer, der ikke kunne forenes med Fiskeriet Aaret igennem med Skrabegarn; thi da skulle vi udelukkende ernære os af Fiskeriet, hvilket efter vor Stilling ville være upassende." De protesterende fanniker var med andre ord de få landbrugere på øen, som supplerede deres indtægter med lidt fiskeri. De fandt tydeligvis, at fiskeriet var en uværdig beskæftigelse i forhold til jordbruget og var derfor imod at introducere nye redskaber. Fiedler svarede på klagen, at han forstod, at dampskibstrafikken havde trængt fannikernes indtjening ved søfarten tilbage, og at der derfor var brug for, at regeringen fremmede deres fiskeri ved at begrænse de fremmedes fortrædigelser; han advarede imidlertid fannikerne om, at de måtte stille deres forventninger efter det opnåelige. Hans svar var typisk for den henholdende tone, som prægede hans konsulentperiode.¹⁵

Det var i dette lidt mistrøstige klima, at Poul Breinholt tog initiativ til en udvikling af fiskeriet. Selv om hans erfaringer lå inden for studehandelen, blev han snart velorienteret om udviklingen af det engelske havgående fiskeri. I 1879 stiftede han sammen med Fanøs førende skibbygmester Th. Dahl Esbjergs Dampfiskeaktieselskab med en 33 tons damper *Bylgia* og tre sejlfartøjer. Desuden opførte man et fiske- og ishus. Noget gennembrud for den nye teknologi skete dog ikke, idet det kneb at gøre driften rentabel.¹⁶ Udgifterne til kul var store, da afsætningen af fisken ikke var i faste rammer, og skibet måtte sejle til snart den ene, snart den anden havn i Belgien, England og Danmark for at finde købere. Derimod var det engelske fiskeri baseret på en velintegreret markedsorganisation med faste distributionskæder fra trawlere over havneanlæg og jernbaner frem til detaillledet. Det nye selskab måtte derfor snart likvidere, men Breinholt havde allerede i foråret 1880 held til at stifte Kjøbenhavns Fiskeriselskab med det formål at drive trawlfiskeri ved hjælp af sejlsmakker og et dampfartøj i Vesterhavet. Derfor blev der nu fisket fra

juli 1880 med station afvekslende i Grimsby og Esbjerg.

Det er ikke ganske klart, om damperen egentlig fiskede eller blot fungerede som transportskib for fangsterne fra sejlsmakkerne. Det sidste er dog nok det sandsynligste. Ganske vist havde William Purdy i England allerede i 1877 vist, at der kunne trawles med held fra en dampbugserbåd,¹⁷ men det egentlige gennembrud for det engelske damptrawlfiskeri skete først i begyndelsen af firserne. Sandsynligvis blev *Bylgia* derfor alene anvendt som “carrier”, dvs. som transportfartøj, der hurtigt kunne sejle fangsterne til markedet og dermed opnå de bedste priser.

Desværre kneb det netop med priserne. Ifølge en beretning fra 1881 balancerede fiskeriet fra Grimsby nogenlunde, mens fiskeriet fra Esbjerg gav store tab. Fiskefangsterne ud fra Esbjerg stod ganske vist udmærket mål med det engelske resultat. Ifølge beretningen kunne “det simplere Resultat [fra Esbjerg] udelukkende tilskrives de vanskelige Afsætningsforhold og de slette Priser i Tyskland. Ligeledes er det en Kjendsgjerning, at Engelskmændene hele Sommeren om kunne fiske paa de danske Kyster og kunne føre den der fangede Fisk med særlige Dampere til England for derfra atter at udføre Fiskeren i halvfordærvet Tilstand med de regelmæssige Dampere til Hamburg og andre Steder paa Fastlandet. Det synes derfor klart nok, at den danske Fiskehandel er kommet i fejlt Spor; det gjælder kun om i saa Henseende at finde en Udvej til noget nyt og bedre. Naturligvis har et saadant stort Fællesmarked som Grimsby's mange Fordele, og man kommer derfor ogsaa let til at tænke sig Ønskeligheden af en lignende Institution for vor danske Fiskehandel. [...] Vi ville ikke tilbageholde den Opfattelse, at det er til Udheld for vore Fiskere og for vor Økonomi i det hele, at vor Fiskehandel i saa stort Maal beherskes af tyske Forretningsfolk, medens det rette burde være, at det var os selv, der exporterede den Fisk, som vore Fiskere fange. Endnu vedbliver Opkjøbet direkte paa vor Strand af de tyske Fiskegrossister, og man ser endog, at de tilkøbe sig Akkorder med Fiskerne af danske Fiskehandlere. Den direkte Følge kan kun blive et Tryk paa vor egen Fiskehandel. Fiskerne have ikke den ringeste Fordel deraf, tværtimod.”¹⁸

Kjøbenhavns Fiskeriselskab fortsatte ufortrødent sine bestræbelser. I efteråret 1881 lejede det i Grimsby fire sejlsmakker med bemanning, foreløbigt for otte uger, for at drive fiskeri vest for Esbjerg. Selskabet gjorde flere fisketransporter til Grimsby med dampskibet og fik 20 øre pr. pund i gennemsnit for den indbragte fisk. Men i Tyskland kunne man ikke finde en køber, der ville give over 10 øre for, hvad der kunne indbringes til Esbjerg. Grunden var den enkle, at de større fiskehandlere kunne få deres fisk billigere ved at købe rundt omkring hos de lokale danske fiskere. Selskabet vurderede, at “i Grimsby [var] Gjennemsnitsprisen hele Aaret om omtrent 18 Øre pr. Pund, medens den næppe er 8 Øre her i Danmark, og omend det vel nok kan synes, at Detailpriserne i England i det hele staa noget over, hvad der betales i Tyskland, saa ere de Priser, vi faa for vor Fisk her i Landet, ganske sikkert for smaa i Forhold til dem, der kan faaes i England, og de maa kunne arbejdes op ved Enighed og under en dygtig Ledelse.”¹⁹ Fiskerisagen fremstod altså ligesom studehandelen som et spørgsmål om at udvikle markedshandelen med England og ryste den tyske afhængighed af sig. Vi kender ikke Poul Breinholts tanker om de politiske implikationer af disse sammenhænge, men det er fristende at antage, at han, som selv havde gennemført omlægningen af den danske studehandel, følte, at han kunne gøre noget lignende for Vestkystens fiskere.

Fiskeriselskabet fik en stærk støtte i Arthur Feddersen, offentlig kritiker af fiskerikonulent Fiedler og leder af Foreningen for Fiskeriets Fremme med sympati for det politiske Venstre. Feddersen rejste til Grimsby for at undersøge markedsforholdene og udrustningen af de britiske fiskerfartøjer. Han kommenterede de uheldige erfaringer med det danske selskab: “Der har, som bekendt, meget tit været talt om, at vi ogsaa burde tage Del i Nord-søfisket, altsaa i det egentlige Havfiske med søgaaende Fartøjer. Af den Grund søgtes der under Opholdet i Grimsby ogsaa alle Oplysninger af Interesse for et saadant Havfiske. Der kan da enten være Tale om at sende danske Fiskere ud med Trawlkuttere eller med Torskemakker. Tilfældigvis traf vi sammen med Danskere, som havde

fisket paa engelske Fartøjer og som nøje kjendte til Forholdene. De vare alle enige i, at Trawlfisket ikke ligger for danske Fiskere. Vore Fiskere ere ikke skikkede til at udføre det Arbejde, som Engelskmændene udføre, og til at behandle det svære Redskab, som Trawlfisket i Nordsøen kræver. Derimod er det en anden Sag, naar der bliver Tale om at deltage i Nordsøfisket som Codmen d. v. s. drive Linefiske paa Bankerne. Fiskepriserne ere vistnok meget vaxlende, men færsk Fisk er altid sælgelig, naar man kan bringe den levende ind, og den betinger da endog høje Priser. Fiskeri under Færøerne vilde især være at anbefale for danske Fiskesmakker. Men i hvilken Havn man saa end vil sælge Fisken, saa er det en Nødvendighed at have en Agent paa Pladsen (5 pCt); ellers vil man let komme til at give 20 pCt., om man da overhovedet kan sælge.”²⁰

Breinholt's fiskeriselskab holdt ud endnu et par år. Selskabet talte efterhånden over tyve aktionærer, men gav ikke overskud. Da bakkebåden *Eggi*, som var ejet af selskabet, forliste, blev selskabet opløst i 1883. Et lille konsortium med bl. a. Poul Breinholt og Th. Dahl overtog de resterende skibe. Konsortiet opløstes dog allerede i 1885, og skipperne overtog selv deres skibe.²¹

Breinholt var imidlertid overbevist om dampfiskeriets fremtid. Nu var damptrawlerne veletablerede i det engelske fiskeri, og det burde være muligt at kopiere dem i Danmark. I 1886 traf han skibsfører A. J. Sølling, som havde fået penge af Feddersens Forening til Fiskeriets Fremme til at rejse til England for at studere fiskemarkeder og havfiskeri. Sammen med entreprenør og etatsråd Niels Andersen, Søholm, samt grosserer og kgl. vejemester N. L. Thomsen, København, gav han Sølling i opdrag at skaffe et fartøj. Det blev en lille damper *Algier* på knap 37 tons, netop bygget på Akers mekaniske Verksted. Sølling købte den i Christiania (det senere Oslo) i november 1887 for 28.000 kr. Den fik navnet *Dania* og blev hjemskrevet til Esbjerg. Kort efter solgte konsortiet skibet til Sølling. Den videre historie om dette forsøg, der i 1891 fik skudt yderligere kapital ind ved dannelsen af selskabet “Dan”, er tidligere beskrevet i en artikel i *Sjæk'len* i 1991. Her er det nok at konstatere, at netop Feddersens ovennævnte iagttagelse

af mangelen på en agent, der kunne varetage fiskeselskabets interesser på det engelske marked, også passede på det nye forsøg. Vanskeligheden ved at sikre en hurtig transport af fisken til England og at sikre kvaliteten frem til markedet var en afgørende forhindring for, at det nogensinde lykkedes at etablere et dansk storfiskeri efter det engelske mønster.

Købet af damptrawleren *Dania* var et markant øjeblik i dansk fiskerihistorie. Sølling skrev i sine erindringer: “1887 danner ligesom et Vendepunkt i det danske Fiskeris Historie, idet der nu blev gjort et gedigent Forsøg paa at udvide vort Fiskeri fra Kystfiskeri til rigtigt søgaaende Fiskeri.” Det må imidlertid stå klart, at æren for at have igangsat dette forsøg på at kopiere det britiske storfiskeri må tilskrives Poul Breinholt. Han tog udfordringen op, efter Smiths forgæves forsøg på at organisere fisketransporterne til Hamburg, og han evnede at skabe tilslutning og kapital til de første forsøg med fisketransporter med damper. Sammen med Sølling og Feddersen var han en visionær kraft bag den første danske fiskedamptrawler *Dania*. At forsøget senere endelig mislykkedes er en anden sag. Poul Breinholt var på det tidspunkt forlængst ude af selskabet.

Samlet må Poul Breinholt's aktivitet i fiskeriet betragtes som en risikovillig satsning, endog på grænsen til vel-dædighed, for uanset at han var overbevist om dampens fremtid, kunne han have fundet mere lovende investeringsobjekter. Hvor store summer han faktisk satte til på forsøgene, er imidlertid uvist.

Forsikringsforening, Skipperskole og Enkekasse

Det er karakteristisk for Breinholterne, at deres erhvervsvirksomhed var tæt fulgt af dannelsen af forsikrings-selska-

Familien Breinholt fotograferet 28/12 1884. Siddende fra venstre Christen Breinholt, ukendt, fru Birgitte Breinholt, Poul Stokholm Breinholt, Christian Brandt Breinholt, frk. Lise Breinholt. Stående yderst til højre frk. Mette Christine Breinholt. Foto: Esbjerg Byhistorisk Arkiv.

ber. Allerede i 1876, da skibstrafikken fra Esbjerg var i sit tredje år, blev Søassurance Selskabet Esbjerg stiftet. Det nedlagdes i 1893, men genopstod to år efter og fortsatte i mellemkrigstiden med Christen Breinholt og senere Ludvig Christensen som forretningsførere. Christen Breinholt var også hovedmand i Dansk Karantæne- og Sø-Assurance Selskab, som bestod 1896-1916. Han planlagde i 1916 at overdrage arkiverne efter disse selskaber til Esbjerg byråds arkiv og udarbejdede derfor en fortegnelse over alle papi-

rer. Min eftersøgning af disse forhandlingsprotokoller og regnskaber i kommunearkivet gav desværre til resultat, at arkivet enten er bortkommet eller aldrig indleveret. Søassurance Selskabet Esbjerg synes at have været bestemt til nedlæggelse, men da det siden fortsatte, kan Breinholt have stillet afleveringen i bero. I mangelen på arkiver er det ikke muligt at skrive historien om disse selskaber, som må have spillet en væsentlig rolle for udviklingen af skibstrafikken og studetransporterne.²² Derimod er en anden



side af Breinholternes forsikringsinteresse mere velbelyst, takket være samtidige omtaler. Poul Breinholts fiskeriinteresse blev nemlig også fulgt op med forsikringsideen, dels til egen nytte, dels og efterhånden i stigende grad af hensyn til almenvellet.

Forsikringsforeningen for Fiskerfartøjer hjemmehørende i Esbjerg (med Hjerting) og Fanø Tolddistrikter blev dannet 11. januar 1884. Indkaldelsen til mødet udgik fra toldforvalter Hassing i Esbjerg på opfordring fra en række personer. Blandt dem var uden tvivl Poul Breinholt. Bestyrelsen kom til at bestå af toldforvalteren samt Poul Breinholt, fiskehandler Lorentzen, Fanø, købmand Søren Nielsen, Hjerting, og fisker Hans Øllgaard Nielsen, Hjerting.²³

Personkredsen rummer i sig selv en nøgle til at forstå baggrunden. Det var åbenbart de vanskelige forhold for aktieselskabet, som fik Breinholt og hans ledende skipper Øllgaard Nielsen til at bede Hassing prøve at starte et gensidigt forsikringsselskab. Ind i bestyrelsen kom så de to ledende lokale fiskehandlere Lorentzen og Nielsen, som kan have haft kapitalinteresser i skibene og i hvert fald havde en oplagt interesse i at drive landingerne frem. Baggrunden for forsikringsideen var bl.a., at bakkebåden Eggi, som var ejet af Breinholts selskab, var forlist i 1883, og tabet havde som nævnt nødvendiggjort en reorganisering.

Det blev dog lokale fiskere, der fik glæde af forsikringen, mens Breinholt, så vidt det kan ses, aldrig selv fik brug for den. Dæksbåden *Forsøget* af Hjerting sprængte i stormen 28/11 1885 sin fortøjning på Hjerting red og drev på *Kjerstine*. Havariet kostede i alt 340 kr., hvoraf 147 kr. dækkedes af forsikringen. Året efter gik der igen penge til Hjerting. Forsikringen måtte udbetale 64,33 kr. til *Tonga Tabu* og *Alpha*.²⁴ Forsikringen fortsatte sit virke de kommende år, men uden bevarede arkivalier kender vi kun lidt til den. Christen Breinholt synes efterhånden at have overtaget faderens rolle i foreningen. I 1894 ved vi, at han var foreningens revisor.

Den uensartede struktur i Esbjergs og Hjertings flåder medførte, at forsikringsforeningen ikke kunne bestå i længden. Mens Hjerting holdt fast ved de gamle linefiskerbåde, blev Esbjergs skibe fra midten af halvfemserne over-

vejende nye snurrefiskerbåde. I 1898 havde Hjerting sytten skibe i foreningen (22.213 kr forsikringssum), Esbjerg syv (21.650 kr) og Fanø et (2.000 kr). Samtidig var den drivende kraft i Esbjerg, næstformand Poul Breinholt, død. De få tilbageværende esbjergsskibe repræsenterede en langt højere værdi pr. fartøj end hjertingbådene, og forsikringsrisikoen var langt større for dem. I Esbjerg blev skibene optaget i den nye Forsikringsforening for danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug. Derudover dannede man en lokal forening for forsikring af fiskeredskaber og en forening for fiskernes tøj og andre beklædningsgenstande, der var bragt med ombord på fiskefartøjer.²⁵

Det mest perspektivrige i forsikringsforeningens virke var nok, at den første gang i august 1887 afholdt en eksamen for førerne af de dæksbåde, der var forsikret. Skipperne skulle godtgøre kendskab til kompasset, til lanterneføring og til grunde, sømærker osv. i de nære farvande.²⁶ En egentlig skipperskole blev først oprettet i Esbjerg i 1904. Igen mærker vi Breinholternes initiativ bag. Initiativgruppen af 1901, som stod bag Esbjerg Fiskerskole, bestod bl.a. af Christen Breinholt, og han fortsatte i adskillige år efter oprettelsen i skolens bestyrelse.²⁷

Den 7. april 1888 tog forsikringsforeningen initiativ til at stifte "Understøttelsesforeningen for enker og børn efter på søen forulykkede fiskere, hjemmehørende i Esbjerg (med Hjerting) og Fanø tolldistrikter." Virksomheden begyndte fra 1. april 1890 med samme bestyrelse som forsikringsforeningen og med 46 medlemmer.²⁸ Foreningen kom næsten alene til at udbetale penge til Hjerting. I 1896 gik foreningen sammen med en lignende forening for Nymindegab for at dække fiskere i hele Ribe amt. Foreningen sluttede med en formue på 1422 kr. foruden et legat fra Poul Breinholt på 1000 kr.²⁹ Ved opløsningen udbetalte foreningen et beløb på 280 kr. til fire enker i Hjerting.³⁰ Der var mange flere enker, men åbenbart havde mange fiskere sparet de to kroner i årligt kontingent. Den nye forening rummede derimod næsten alle aktive fiskere. Ulykkerne havde lært fiskerne at forsikre sig.

Poul Breinholt, Esbjerg Byhistorisk Arkiv

Fiskeriforeningen

Den 18. februar 1886 blev der afholdt et offentligt møde på Spangsberg Hotel i Esbjerg. Taleren var proprietær Beyer, som repræsenterede Dansk Fiskeriforening, der var stiftet et par år forinden som støtte for fiskerikonsulent Fiedler og partiet Højre. Beyer var i Esbjerg for at opfordre alle med interesse for fiskerisagen at melde sig ind og stifte en lokal forening. Han oplyste, at der syv år før var gjort forsøg på at danne en fiskeriforening i Varde, men at den sygnede hen. Baggrunden for dette tidligere forsøg er ikke kendt, men det er nærliggende at forestille sig en sammenhæng med starten på det tidligere omtalte Esbjerg



Fiskeriaktieselskab netop i 1879.³¹ Hvis Poul Breinholt var involveret i det tidligere forsøg, var han det næppe i det nye i betragtning af hans Venstre-standpunkt.

Der kom ikke noget ud af Beyers forsøg. Nogle lokale fiskere var allerede medlemmer af hovedorganisationen, men nogen forening blev det ikke til. Utilfredshed med de lokale fiskeeksportører, hotelejer Morten Spangsberg, værtshusholder Steffensen og fiskehandler Mouritz Rasmussen førte dog senere på året til, at fiskerne for en tid oprettede Esbjerg forenede Fiskeeksportforretning med pakhus og tilhørende isrum. Forsøget varede kun tre år, og der lød fortsat klager over dårlige priser, og DFDS' begrænsede kapacitet til fisketransporter til England.³² Poul Breinholt deltog med iver og optimisme i Landhusholdningssselskabets debatmøde om en udvidelse af havnen og viede næsten alle sine indlæg til at vise, at fiskeriet ville gå frem ved en hyppigere dampskibsforbindelse til England og dermed et bedre marked for iset fisk.³³ Den voksende eksport af fisk indgik som det afgørende argument i Rigsdagens beslutning om at anlægge den første fiskerihavn. Den blev udført som en lille bådhavn inden for den nye Englandskaj med indsejling fra slusegabet og stod færdig i 1889.

I februar 1892 var der endelig basis for en foreningsdannelse. Striden mellem Fiedler og Feddersen – og Højre og Venstre i fiskerikredse – var blevet løst med oprettelsen af Dansk Fiskeriforening. Fisker P. Willumsen, Snekkersten, som var medlem af dennes bestyrelse, opfordrede på et møde på Spangsbergs Hotel de lokale fiskere til at danne en forening. Den 7. marts blev den stiftet med 27 medlemmer. Eksportør C. Chr. Thomsen blev formand med Poul Breinholt i bestyrelsen sammen med tre aktive fiskere, Jens Heide Sørensen, Enevold A. C. Pedersen og Ole Jens Christensen. Foreningen skulle virke “for Fiskeriets Fremme, særlig med Hensyn til Forholdene ved Esbjerg og Omegn”.³⁴

Poul Breinholts eftermæle

Da Poul Breinholt døde i 1898, blev han betragtet som Esbjergs velgører og førende forretningsmand. Han var

kendt af alle under tilnavnet "Patriarken". Et passende udtryk for den respekt, der stod om hans navn, blev givet samme år, da skibsbygmester Søren Abrahamsen, Fanø, navngav sin nybyggede kutter *Poul Breinholt*. Den var som den første udstyret med stævnrør og motor og signale-rede dermed begyndelsen på en helt ny tid.

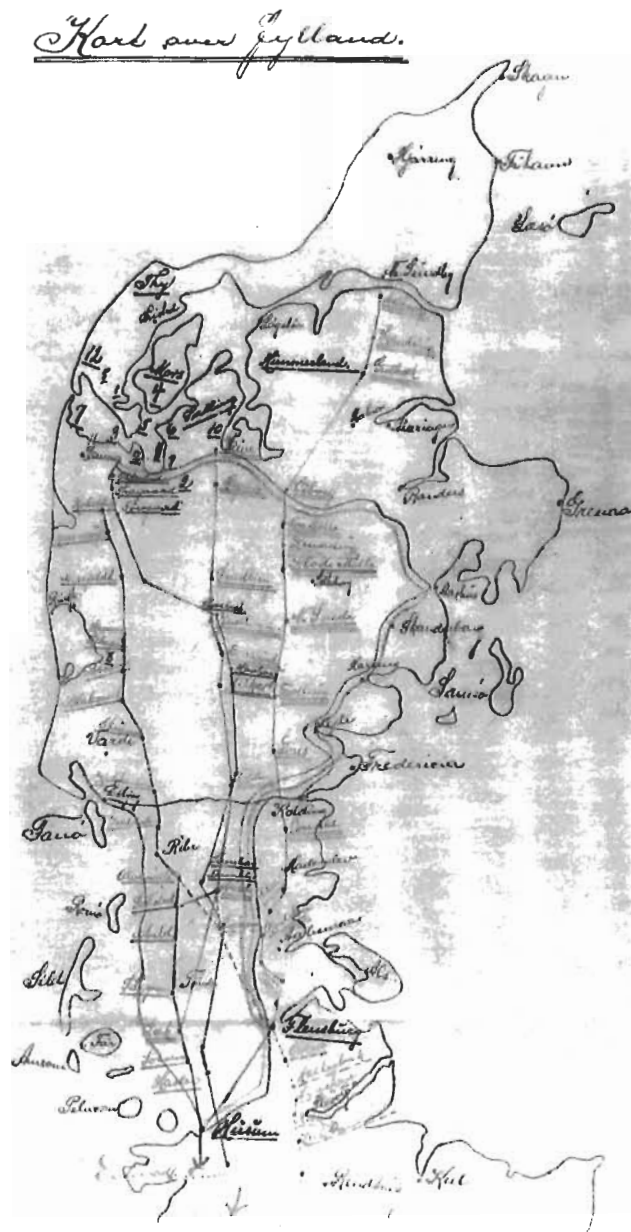
Poul Breinholt havde troet på dampmaskinen som det afgørende moment til at udvikle et dansk havgående fiskeri. I stedet blev det brændstofmotoren, som var teknologisk udviklet til at kunne fungere på et skib i midten af 1890'erne. Poul Breinholt spillede imidlertid en afgørende rolle for at gøre danske og især esbjergensiske fiskere interesserede i Nordsøfiskeriet og ikke mindst for at stimulere til dygtiggørelse af skipperne igennem forsikringsforeningens eksaminer.

Christen Breinholt

Vi er allerede stødt på Poul Breinholts søn Christen ovenfor, først da han i 1880'erne overtog studetransporterne for DFDS, og siden i Søassuranceselskabet og Forsikringsforeningen for Fiskerfartøjer. Men han fik også en selvstændig betydning for udviklingen på Esbjerg havn, ikke mindst inden for havari- og forsikringsspørgsmål.

Christen Breinholt blev født på faderens gård Boddum Bisgaard i 1863. Han havde en yngre bror Christian Brandt Breinholt, der selv blev en velhavende ekspeditør i Esbjerg, mens hvis virke i øvrigt ikke er meget kendt. Efter et ophold i Husum 1878-80 og oplæring på DFDS' hovedkontor overtog Christen Breinholt i juli 1883 ekspeditionskontoret på Esbjerg havn. Han var ansat som ekspeditionsleder indtil 1902, hvor han kort efter etablerede egen virksomhed.

Ligesom sin far var Christen Breinholt uhyre idérig og engageret i både forretningsmæssige og ideelle formål. Han var formand for Esbjerg Handelsstandsforening (1900-18) og bankrådet for Esbjerg-Fanø Bank (1898-



Poul Breinholts driverute for stude gennem Jylland, 1859.
Esbjerg Byhistorisk Arkiv

1913), medstifter og bestyrelsesmedlem af Historisk Samfund for Ribe Amt (1902-18) og af Sydvestjysk Samfund (1907-18), som virkede for at udvikle Esbjerg og oplandet i erhvervsmæssig henseende.³⁵ I det sidste selskab var formanden direktør Hans Eriksen fra korn- og foderstofkompagniet Eriksen & Christensen, i hvis bestyrelse Breinholt sad. Han arvede sin fars sympati for partiet Venstre og havde mange kontakter i vestjyske landboforeninger. Fra 1890 var han stærkt engageret i plantningssagen, der som en forlængelse af Hedeselskabets agitation gik ud på at omdanne hedelandet til skov. Han var med i selskaberne bag Esbjerg Nørreskov og Guldager Plantage og ejede selv hovedparten af Breinholternes Plantage på ikke mindre end 260 tdr land. En god del af hans formue må være gået i dette foretagende, som blev kronet med Plantørgården (i dag Breinholtgård), opført 1917 og genopført efter brand i 1923.³⁶

Allerede som 22-årig blev han udnævnt til svensk-norsk vicekonsul og blev siden også tysk konsul. Han var Esbjergs eneste konsulære repræsentant og varetog derfor naturligt alle fremmede interesser på havnen indtil midten af halvfemserne. Han blev allerede i denne periode stærkt engageret i forskellige private foretagender takket være sin nøglerolle på havnen. Han blev i 1887 gift med Marie Jespersen (død 1927) og sammen fik de datteren Astrid.

Lloyd's agenturet

Den 17. april 1892 var Christen Breinholt på ferie i Odense. Takket være datidens hurtige postvæsen modtog han et brev, der var sendt fra Varde dagen før til hans Esbjerg-adresse og omdirigeret til feriestedet. Brevet var et tilbud fra Andreas Cornelius Haunstrup (1828-1900), agent for Lloyd's i Varde, om at indtage posten som subagent for Lloyd's i Esbjerg. Agenturets vigtigste daglige forpligtelse var at indsende underretninger om skibstrafikken ind og ud fra de forskellige havne. Problemet var, at Lloyd's hidtil ikke havde haft en agent i Vestkystens eneste havn, Esbjerg.³⁷

Lloyd's havde etableret sig på den jyske vestkyst allerede i 1850 ved at udnævne en vurderingsmand. For at kun-

ne få fragter på engelske og franske havne krævede disse landes love, at handelsskibene levede op til bestemte krav til deres sødygtighed. Netop i 1850 udfærdigede Lloyd's og det franske søforsikringsbureau Veritas fælles regler for at klassificere skibene i deres skibsregister. Den første vurderingsmand i Danmark blev skibbygmester Niels Jensen Sonnichsen, Sønderho.³⁸

I marts 1858 udnævnte Lloyd's A. C. Haunstrup i Varde som hovedagent for alle forsikringsager i Hjerting distrikt, defineret som "from Konge River to Ringkøbing Gaf" [fra Kongeåen til Nymindegab], mens forhenværende skipper, sogneforstander Søren Peter Brinch (1818-1890), Sønderho, så vidt det kan ses blev selvstændig agent for Fanø og Mandø. Haunstrup bosatte sig delvis i Hjerting. Hans første omhyggelige indberetning er bevaret i Breinholt's arkiv. Den drejede sig om den engelske damper *Magnet* på 373 tons, som ankom i ballast den 20. april 1858. Den ankrede op på reden ud for Hjerting og tog 169 stk. kvæg, 1 hest, 2 får, 3 lam og 2 tønder saltet kød ombord.³⁹ Siden må der uge for uge være fulgt utallige af denne slags skrivelser.

Efter Brinchs død udnævnte Haunstrup i februar 1891 en subagent på Fanø, færgeriejer Hans N. Svarrer, til at indberette om alle bevægelser ind og ud af Grådyb. Som fører af den lille damper *Fanø*, der sejlede mellem øen og Esbjerg fire gange dagligt fra 1878, var Svarrer velorienteret om trafikken. Men i april 1891 solgte Svarrer sit færgeri til et konsortium i Esbjerg bestående af møller H. C. Hansen, Spangsberg Mølle, skibbygmester Th. Dahl og proprietær Poul Breinholt. Haunstrup kan have følt, at Svarrer efter at have solgt færgen var kommet på for lang afstand til begivenhederne i Esbjerg, og derfor ønsket også at knytte Breinholt til sig.⁴⁰

Christen Breinholt var velplaceret for at holde Lloyd's underrettet, idet han i forvejen var agent for DFDS's kvægtransporter og i øvrigt indblandet i mange af den nye bys forretninger. Selv om Haunstrup understregede, at indberetningsvirksomheden var ulønnet, modtog Breinholt straks "med stor Fornøjelse [...] Deres særdeles favourable Tilbud".⁴¹ Sagen var jo, at subagenturet foruden de afgifter,

som Breinholt kunne håbe på ved fremtidige forsikrings-sager, gav ham en prestigefyldt stilling på havnen.

Allerede den 23. april bekræftede hovedkontoret Breinholt's udnævnelse, og tre dage efter fik han nærmere instrukser. Han skulle straks med telegram underrette hovedkontoret i London, hvis der skete havari i hans distrikt, og desuden jævnligt sende brev pr. post om alle ind- og udgående handelsskibe i havnen.

Da Breinholt tog over i Esbjerg, var den rutinemæssige indberetning om skibstrafikken fortsat hovedbeskæftigelsen. Men hvis der opstod havari, var Lloyd's organisation klar til øjeblikkelig indsats. Så skulle skibet opsøges af agenten, og han måtte straks afsende telegram til London. Telegrammer var kostbare, og en enkelt bevaret afregning fra Breinholt fra 1895 viser, at han på det hele år kun havde sendt tre telegrammer til en samlet omkostning af 18 kroner. Årets brevporto beløb sig til 4,20 kr.⁴²

I 1900 døde Haunstrup, og Christen Breinholt udnævntes den 17. oktober samme år til *agent-in-chief* for Lloyd's fra den tyske grænse til Ringkøbing Gab, inklusive øerne Fanø og Mandø.⁴³ Esbjerg var dermed omsider anerkendt i rollen som knudepunkt for vestjysk søfart. Subagent Svarrer var død året i forvejen, og Breinholt underrettede hovedkontoret om, at posten ikke ville blive genbesat. Lloyd's har siden fulgt firmaet C. Breinholt. Da Christen Breinholt døde i 1925, var det hans kompagnon, den nyudnævnte britiske vicekonsul Ludvig Christensen, som overtog agenturet.

Reder og skibsmæglere

Før og omkring århundredskiftet var Christen Breinholt med i næsten alt, der rørte sig i Esbjerg. Som oftest med det sidste nye, som da han sammen med konsul Lauritzen og tre andre i 1884 blev Esbjergs første telefonabonnent – og til lejligheden måtte stifte Esbjergs telefonselskab. Den første tråd blev sigende nok trukket mellem DFDS-kontoret på havnen og faderens hjem.⁴⁴ Men når det gjaldt traditionerne var Breinholt også med. Han spillede en – hidtil overset – nøglerolle i sejskibstidens afslutning.

Breinholt's agenturforretninger både for Lloyd's og for

DFDS var baseret på information, og netop denne information om alt af interesse for søtransport satte Breinholt i en fremragende position for at opsigte stillingen på DFDS' ekspeditionskontor og grundlægge det skibsmæglerfirma, som fulgte i 1904. Af Esbjergs Skattebog for året 1902 fremgår det, at hans indtægt var den fjerdestørste i byen med 13.000 kr. dette år. Tillige med arven fra faderen stod han stærkt. Af hovedet på Breinholt's brevpapir fremgår det, at hans virksomhedsområde nu var "Konsul, Skibsreder, Skibsbefragtning, Assurandørforretning, Havariagentur". Selv om der er bevaret et enkelt dokument, som viser, at Breinholt indgik i en egentlig handel med et skib, var det dog næppe virksomhedens hoveddomæne.

Breinholt må have ment, at der endnu var nogle gode år tilbage for sejskibene i konkurrence med dampskibene på de fjerneste farter, og han organiserede derfor Sejskibsrederiet Scandia, samtidig med at han overtog rollen som korresponderende reder for A/S Fanø Skibsrederi. Som korresponderende reder varetog Breinholt kontakten med sejskibene, der gik i fart på Sydamerika og Fjernøsten, altså de fjerne farter, hvor sejlet kunne konkurrere med dampen, fordi hastighed og regelmæssighed ikke vejede så tungt for befragterne som prisen. Disse skibe så næppe nogensinde hjemhavnen, og Breinholt's opgave var derfor med telegraf at dirigere skibene og opstille regnskab.

Paradoksalt nok var det med henvisning til denne rolle som korresponderende reder, at Breinholt i 1907 søgte og fik tilladelse til skibsklarering på Esbjerg havn.⁴⁵ Myndighederne krævede efterhånden mange papirer udfyldt, når et skib skulle losse og laste, og skibsmægleren tilbød at udfylde papirerne mod kaptajnens fuldmagt og hæftelse for oplysningerne. Det var et stort og ansvarsfyldt praktisk arbejde, men Breinholt havde fundet den rette mand til opgaven. Allerede året før var Ludvig Christensen blevet ansat som førstemand i firmaet. Han var født i Åstrup, Ribe amt, i 1885 og havde forud været ansat i Dansk Gødnings Kompagni. Af konkurrencehensyn måtte Christensen før stillingsskiftet underskrive en klausul på, at han i fem år ikke ville befatte sig med handel med gødningsstoffer, og det må i første omgang have begrænset hans virk-

somhed på havnen. Ikke desto mindre blev det fra nu af ham, som tog de nye initiativer i virksomheden. Det hang sammen med, at Christen Breinholt løb ind i alvorlige vanskeligheder i årene omkring 1910, i og med at hans to hovedindtægtskilder, sejlskibene og assurance gav økonomiske tab.

Sejlskibenes endeligt

Fanøs sejlskibsflåde havde gennem to hundrede år sejlet store fortjenester hjem ikke bare til øen, men også til købmændene i Varde og Ribe, som ofte havde kapital i skibene. Flåden nåede et toppunkt på 46.000 registertons i 1896. På det tidspunkt kunne fannikerne med god grund se overbærende på Esbjergs flåde på kun godt 5.000 registertons. Nordby havde store indtægter, som tillod dens borgere at anlægge statelige grundmurede huse og indrette navigationsskole. Mens en pioner i Esbjerg som Ditlev Lauritzen var nødt til at låne for at investere, rådede Fanø over en kapital i sejlskibene på godt fem mill. kr.⁴⁶ Så vendte billedet totalt. Slutningen af halvfemserne var generelt præget af økonomisk krise i Europa, og efter 1896 var Fanøs storhedstid forbi. Øens vigtigste indtægtskilde mødte faldende fragtrater på alle verdenshave. På ti år frem til 1905 blev flåden halveret, i 1913 var der kun fire af de store sejlskibe tilbage, og ingen af dem overlevede krigen.

Et af problemerne for Fanøs flåde var, at hvert skib var ejet af et selvstændigt rederi. Når skibet blev solgt eller forliste, blev kapitalen trukket ud. Så længe man kunne regne med 10-15% udbytte om året, gik det godt, men da tiderne vendte, blev det svært at finde investorer til nye skibe. Der manglede en organiserende kraft til at samle småkapitalerne i større skibe. Pengene var der, men de var spredt, og efter 1896 satte fannikerne hellere pengene i Esbjergs jorder.⁴⁷

Nogle redere søgte at modvirke nedgangen ved at samle flere skibe i ét rederi, A/S Fanø Skibsrederi, som blev stiftet 1897 for fem barkskibe og en brig. Christen Breinholt var kendt som en mand med mange kontakter. Ikke underligt, at han blev en af hovedmændene i det nye foretagende og snart korresponderende reder. Rederiet skulle ride stor-

men for sejlskibene af ved at samle tab og gevinst i et selskab, der kunne investere langsigtet. Men dampteknologien udviklede sig hurtigere end troet, og sejlskibene mødte selv på de længste farter til Australien, Østasien og Sydamerika stærk konkurrence. Selskabet indskrænkede, og i tiåret for dets beståen noterede Breinholt, at “det sørgelige Driftsregnskab skyldes i første Række Vanskeligheden ved at faa lønnende Beskæftigelse for “Thora” og “Hans” fra



*Christen Breinholt, omkring 1915-20.
Esbjerg Byhistorisk Arkiv*

Australien hjemover... Ogsaa "Emilie" har haft beklagelig lange Rejser." Bestyrelsen bestemte dog at gøre endnu et forsøg med skibene, som endte endnu værre. Tre af skibene led store havarier. Skibene blev solgt, og selskabet likviderede i 1910.

Det var ikke kun på Fanø, at man holdt fast i sejskibene. Esbjerg har haft sin egen sejskibsflåde, og Breinholt stod i spidsen for Sejskibs-Selskabet Scandia fra 1904 med bl. a. Ditlev Lauritzen i bestyrelsen. Selskabet havde skibene *Ella, Inga, Urda, Yrsa* og *Ætna*. I 1906 kunne selskabet udbetale et lille udbytte på 2273 kr. til aktionærene (kapitalen var på det tidspunkt 60.000 kr.) Men snart var det slut. I 1909 var der et underskud på 14.290 kr., og Breinholt skrev i beretningen: "Desværre holdt de i sidste Aarsberetning nævnte yderst slette Forhold for Sejskibsfarten sig uforandret igennem hele Aaret 1909, endog var der yderligere stærk Nedgang i Fragterne herhjemme og som Følge deraf et meget stærkt Fald i Skibes Værdi." Selskabet solgte skibene.

Breinholt kunne trøste sig med, at han ikke havde satset alt på den gamle teknologi. Samme år gav Lauritzens dampskibsrederi Vesterhavet, som Breinholt også havde investeret i, et udbytte på 100.000 kr eller 10% af aktiekapitalen.

Assurancevirksomhed

Men på dette tidspunkt var det sikreste af alt, assurancevirksomheden, også blevet tabsgivende. I 1885, året efter at Christen Breinholt havde overtaget faderens studetransporter, havde han købt agenturet i Esbjerg for Livsforsikrings- og Forsørgelses-Anstalten af 1871 (Statsanstalten for Livsforsikring). I 1890 fulgte købet af agenturet for landsognene i Ribe amt for Forsikringsaktieselskabet Nye Danske af 1864. Der er ingen papirer bevaret, der dokumenterer indtægten af denne aktivitet. Ludvig Christensen vurderede i et kort notat et halvt århundrede senere, at indtægterne var små.⁴⁸

Efter århundredskiftet kom der imidlertid stærk gang i Breinholts forsikringsinteresser. På dette tidspunkt var de gamle indtægter fra studetransporterne forsvundet, bygge-

boomet i Esbjerg var gået i stå og dermed indtægterne fra jordspekulation og bankforretning; sejskibsindtægterne var også små og upålidelige. Derimod var der nu en veltableret middelstand i byen, som kunne have interesse i at tegne forsikring. I foråret 1904 overtog Breinholt agenturet for Nye Danske i selve Esbjerg, og indtægten efter det første trekvarter år blev på 1000 kroner. Derefter steg præmieindtægten støt, særlig da agenturet fra 1908 fik assistance af en kontorchef fra selskabet til at tegne større og teknisk vanskelige forsikringer for de største forretninger og industrier. Sandsynligvis klarede denne del af Breinholts assuranceagentur sig fortsat godt gennem Breinholts svære år, måske også takket være Ludvig Christensens energiske indsats. Som Nye Danskes personaleblad skrev i anledning af Ludvig Christensens fyrrårs jubilæum havde han "i alle disse Aar forstaaet at skaffe "Nye Danske" Indpas hos det gode Borgerskab i Esbjerg".⁴⁹

Problemerne var knyttet til livsforsikringerne. Om indtægterne af livsforsikringspolicerne for Statsanstalten er intet kendt, ud over at der før 1911 var opstået en gæld på mindst 17.000 kr. og sandsynligvis større foranlediget af to tidligere rejseagenter. Gælden skulle afvikles ved fradrag på 1000 kr. om året i de følgende år. Breinholt måtte deponere forsikringsbeviser på gælden, og foruden afdragene på gælden også betale præmier og renter på policerne.⁵⁰ Gælden på agenturet og tabene på sejskibene synes tilsammen at have ramt Breinholt hårdt. Selv om det er vanskeligt at skønne, i hvor høj grad Skattebogen afspejlede de faktiske forhold, er det bemærkelsesværdigt, at hans indtægtsforhold faldt drastisk i disse år. Mens han og broderen i 1902 lå næsten på linje indtægtsmæssigt, var Christen Breinholts skatteevne i 1911 kun den halve af broderens.⁵¹

Ludvig Christensen

Der er bevaret et notat fra Breinholts hånd fra 1911, som fastslår de nye spilleregler for firmaet med Ludvig Christensen i en fremtrædende rolle som "førstemand". Kontoet havde desuden tre ansatte medarbejdere. Notatet fastslår, at Christensen skulle have halvdelen af nettoindtæg-

ten fra assurandørvirksomheden efter fradrag for gældsafviklingen. Af de øvrige forretninger, defineret som “Mæglerforretningen, Havarisager, Lloyd’s etc.” skulle Christensen have en andel på 1/6 af nettoprovenuet. Undtaget fra denne bestemmelse var Breinholt’s tyske og svenske konsulatforretninger og renteindtægter.⁵²

Ved en kontrakt af 31. december 1914 blev Ludvig Christensen optaget som Breinholt’s kompagnon. Virksomheden under navnet C. Breinholt blev defineret i kontrakten som “Assuranceforretning, Skibsmægler og Rederi-, Handels-, Kommissions- og Speditionsforretning”. Kontrakten synes at afspejle, at Breinholt havde vanskeligheder med forretningsdriften. Det tidligere tab på rejseagenterne for Statsanstalten vejede tungt, og Christensen synes at have overtaget det meste af den daglige forretningsgang, mens Christen Breinholt var plaget af sygdom. For Breinholt’s arvinger blev den vanskelige situation mærkbar. Der blev indsat en klausul om, at forretningen fuldt ud overgik til den medejer, som var længstlevende, mod at den eventuelle enke eller andre arvinger modtog en rente på 1800 kr. om året i ti år.⁵³ I forhold til Breinholt’s tidligere indkomstforhold var denne arvesum en ubetydelighed.

Imidlertid gav højkonjunktoren for søfarten og fiskeriet under Verdenskrigen nye store indtægter til forretningen. Det var sikkert denne forbedrede indtægtssituation, der i 1917 satte Breinholt i stand til at bygge Plantørgården på Breinholt’s Plantage, hvor der ellers kun havde været et lille læskur. Han kunne nu sammenligne bygningen med grosserergårde som Ditlev Lauritzens Hedelund uden for Esbjerg eller Holger Petersens Baldersbæk ved Vorbasse. Breinholt skrev med glæde kort før sin død, at Plantørgaarden i de sidste år havde været rammen om et stille familieliv med hustruen, datteren Astrid og svigersønnen ingeniør O. Voigt-Larsen.⁵⁴ Men både han og hustruen blev på denne tid alvorligt plaget af sygdom. Hustruen måtte holde sengen i næsten to år, mens Breinholt selv i 1918 trak sig ud af alle ideelle foreninger. Åbenbart var han til tider stærkt svækket frem til sin død i 1925, der fulgte “efter et aarelangt, haabløst Sygeleje paa grund af Hjertelammelse.”⁵⁵

Ludvig Christensen blev hoveddrivkraften bag firmaets direkte engagement i lasthåndteringen på Esbjerg havn. Skibsmæglervirksomheden blev udvidet i 1918, da Breinholt og Christensen købte Jens Lauritzens Mæglerforretning for det betydelige beløb af 40.000 kr. Efter korrespondancen at dømme kom denne handel væsentligst i stand takket være det gamle tillidsforhold mellem Breinholt og Lauritzen. Med købet af denne forretning overtog firmaet Breinholt også repræsentationen af bjergeselskabet Svitser, hvilket var en betydelig fordel sammenholdt med Lloyd’s-agenturet.⁵⁶

Efter at inflationen under Verdenskrigen havde udjævnet den gamle gæld, blev der i 1920 indgået en ny kontrakt, der stillede Breinholt noget bedre. Nu var der imidlertid fælles gæld. Kompagnerne havde sammen investeret i fiskerfartøjer under krigen og sikkert tjent gode penge, men da fiskepriserne faldt, var kapitalen i nybygningerne så godt som tabt. Det blev nu aftalt, at der ved dødsfald skulle foretages en opgørelse af virksomheden, så de arveberettigede fik andel i overskuddet. Til gengæld var Christen Breinholt’s arbejdskapacitet nu så stærkt nedsat, at han for fremtiden kun fik udbetalt en tredjedel af provenuet, og samme andel ville gå til boet. Også Lauritzens Mæglerforretning deltes i disse andele. Forklaringen var måske, at Christensen havde måttet dække de sidste afdrag på købet. Det fastsattes, at Breinholt kun skulle have kontortid to gange om dagen á 1 time, og væsentligst tage sig af revision og udenlandsk korrespondence.⁵⁷

Ludvig Christensen havde imidlertid både overskud af penge og kræfter til at tage to nye initiativer, som blev hovedhjørnestenene i firmaets fremgang i mellemkrigsårene. I 1921 stod Ludvig Christensen sammen med direktør J. S. Brinch bag oprettelsen af Stevedor-Kompagniet A/S med en aktiekapital af 25.000 kr. Christensen købte i øvrigt Brinch ud otte år senere. Der er ikke bevaret regnskaber for kompagniet fra 1920’erne, men regnskaberne fra 1931 og frem viser et velkonsolideret firma med et betydeligt fast overskud til aktionærerne.⁵⁸ Det næste initiativ kom samme år som Christen Breinholt døde. Ludvig Christensen fik etableret et kapitalgrundlag på 200.000 kr.

for indkøbet af den tyske damper *Falkenstein* til Dampskibsselskabet af 1925. Tanken med selskabet var at drive rute fart på Hamburg i stedet for de tyske skibe, der hidtil havde drevet denne handel. Damperen, der fik det nye navn *Mercur*, blev i det væsentligste anvendt til at fragte kreaturer. I det første år blev det til 13.102 stk. kreaturer til Hamburg og 4.483 stk. til Bremen. Returlasterne var meget små i det væsentligste bestemt for Eriksen & Christensen, som firmaet Breinholt i mange år havde haft et tæt forhold til. *Mercur* var ikke noget nyt skib, faktisk måtte kedlerne uforudset udskiftes efter købet, men Christensen havde med denne rute held til at finde en niche, som med opbakning fra det esbjergensiske korn- og foderstofselskab kunne opretholdes relativt uforstyrret. På denne måde var Ludvig Christensen – under en ny tids former – vendt tilbage til den kvæghandel, som det hele startede med, men paradoksalt nok var markedet nu at finde i Tyskland.

Ved Christen Breinholts død i 1925 stod Ludvig Christensen som eneejer og nyudnævnt britisk konsul. I denne placering og med Stevedor-Kompagniet, Dampskibsselskabet af 1925 og Lauritzens Mæglerforretning som de væsentligste aktiver var firmaet C. Breinholt godt rustet til at stå tredivernes krise igennem. Ved konsul Christensens død i 1953 bestod firmaet stort set, som han havde omformet det ved overtagelsen.

Konklusion

Breinholternes og Christensens virke på Esbjerg havn demonstrerer et lille smidigt havneselskabs evne til at manøvrere i skyggen af store kapitalinteresser. Hver for sig viser deres historie, hvordan en foretager må basere sig på erfaringer, kontakter og have flair for nye udviklinger.

Poul Breinholt var den rette mand for DFDS og spillede en vigtig rolle for omstillingen af den danske landbrugs-eksport. Han var nok den mest visionære af de tre aktører, som her er beskrevet, med sin vilje til til at investere langsigtet i udviklingen af det danske havgående fiskeri med avanceret dampskibsteknologi. Han spillede desuden en til dels uegennyttig rolle som inspirator for fiskernes interesseorganisation og forsikringsvæsen. Med sine store ind-

tægter havde han også muligheden for at udholde de sikkert betydelige tab på fiskeriinvesteringerne igennem firserne. Det måske største skridt i sit liv foretog han, da han som over halvtredsårig i 1876 lod sig bevæge til at forlade proprietærgården i Thy for at slå sig ned i nybyggerbyen Esbjerg.

Christen Breinholt var en organisator mere end en foretager. Han forstod at udnytte sit store kontaktnet og opbygge en virksomhed, som i en for den tid sjælden grad baserede sig på servicebetonede ydelser, såvel som assurandør, skibsmægler, Lloyd's-agent og som korresponderende reder. Han fortsatte faderens nære forhold til fiskerne, men ikke som inspirator, snarere som bogholder og skrivende hjælper. På en måde var han en fange af sin fortid og af tidens grosserermanerer. Som byborger havde han rod i en veletableret storbondeslægt, og han havde københavnergrossererens storladne manerer med ødsle jagthytter og anlæg af plantager i Vestjylland. En stor del af familieformuen blev anbragt i Breinholtgård og Breinholternes plantage.

Ludvig Christensens styrke, da han kom til som kompagnon i en kritisk tid for firmaet, var nok, at han med beskedne fordringer til privatforbruget var i stand til at skabe en formue, som var af uvurderlig betydning, da det under depressionen efter Første Verdenskrig blev tid til at tage nye initiativer. Hans gode netværk mellem praktiske mænd på havnen hjalp ham til at organisere lossearbejdet i en ny effektiv virksomhed. Mindre konsekvensrig, omend lige så indbringende blev det beskedne dampskibsselskab med blot et fartøj, som støt og roligt sejlede gode fragter hjem i et nært og overskueligt marked. Med sans for økonomien klarede han skærene under endnu en depression og en verdenskrig.

Noter

1. Kilderne til firmaet C. Breinholt i Esbjerg er desværre ikke gode. Der er ikke bevaret forretningspapirer fra Poul Breinholt. Firmaet C. Breinholt skænkede i 1995 til Fiskeri- og Søfartsmuseet et mindre historisk arkiv fra firmaets anden ejer konsul Ludvig Christensen, hvoriblandt der er

enkelte regnskaber og breve fra grundlæggeren. Dette arkiv belyser nogle punkter og sammenhænge i Breinholternes virke, som ikke tidligere er kendt fra samtidige beretninger og avisomtaler. På Esbjerg Byhistoriske Arkiv findes et personarkiv for C. Breinholt, der væsentligst belyser hans ikke-forretningsmæssige interesser. I øvrigt er artiklen baseret på samtidige officielle dokumenter, hvor Breinholterne satte deres præg. Ludvig Christensens forretningsperiode er alene baseret på firmaarkivet.

2. Max Grohshennig, *Slægten Breinholt* (København, 1907) 30. Niels Buch Breinholt, *Vestjyde og verdensmand*, red. Ellen Damgaard og Esben Graugaard (Holstebro, 1994).
3. Christen Breinholt, foredrag 'Studehandelen og Studehandlerne', Esbjerg Byhistoriske Arkiv (EBA).
4. *Forhandlinger angaaende en forøget Dampskibsforbindelse*, bilag 6, s. 13.
5. Christen Breinholt, foredrag 'Studehandelen og Studehandlerne', EBA.
6. *Forhandlinger angaaende en forøget Dampskibsforbindelse*, (København: Landhusholdningsselskabet, 1887) bilag 6, s. 13.
7. *Forhandlinger angaaende en forøget Dampskibsforbindelse*, bilag 6, s. 13.
8. Nekrolog i samtidig unavngiven avis, EBA, U 854.
9. Verner Bruhn, *Esbjergs historie 2* (Esbjerg 1994) 192.
10. Verner Bruhn, *Esbjergs historie 2* (Esbjerg 1994) 151.
11. Verner Bruhn, *Esbjergs historie 2* (Esbjerg 1994) 115.
12. Verner Bruhn, *Esbjergs historie 2* (Esbjerg 1994) 243.
13. Kromann II, 160-63.
14. N. M. Kromann, *Fanøs Historie II* (Esbjerg, 1934) 148.
15. Kromann II, 164-5.
16. Poul Holm, *Hjerting. En maritim landsby*, Esbjerg 1992, 53.
17. Robb Robinson, The Development of the British North Sea Steam Trawling Fleet, 1877-1900. *Third North Sea History Conference, Aberdeen 1992*, ed. John Edwards & Lars Scholl (Aberdeen, under udgivelse).
18. Arthur Feddersen, *Fiskerimeddelelser fra Nordsøens Vestkyst*. Særtryk af *Nordisk Tidsskrift for Fiskeri VII*

(København, 1881) 11-2.

19. Samme.
20. Feddersen, 13-4.
21. Alkærsig, *Esbjerg By og Havn* (Esbjerg 1914)
22. Esbjerg Kommunearkiv, brev af 29/3 1994. Registranter for Søassurance Selskabet Esbjerg og Dansk Karantæne- og Søassurance Selskab.
23. Alkærsig 1914, 110.
24. Lorck-Madsens arkiv, Esbjerg Byhistoriske Arkiv.
25. *Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad* 1898, 308.
26. Alkærsig 1914, 111.
27. A. Hjorth Rasmussen, *Søkort at forstå, skib at føre. Esbjerg skipperskole 1904-1979* (Esbjerg, 1979) 11.
28. Alkærsig 1914, 112.
29. *Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad* 1896, 68.
30. *Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad* 1897, 78-79.
31. Lorck-Madsens arkiv.
32. Alan Hjorth Rasmussen, *Fisken kender ingen grænser*, 61-62.
33. *Forhandlinger angaaende en forøget Dampskibsforbindelse*, Fredericia-mødet.
34. Se generelt Alan Hjorth Rasmussen, *Fisken kender ingen grænser* (Esbjerg, 1992).
35. Se Verner Bruhn, *En by – en egn – et samfund. Træk af Sydvestjysk Samfunds historie*.
36. *Breinholternes Plantage og Plantørgaarden*, 21/7 1923 (småtryk, Chr. Breinholts arkiv, Esbjerg Byhistoriske Arkiv (herefter CB)).
37. Lloyd's, brev 17. april 1892, CB.
38. N.M. Kromann, *Fanøs Historie II* (Esbjerg, 1933), 356; III 169.
39. Lloyd's, brev 10/3 1858, CB. A. C. Haunstrups brev 23/4 1858, CB.
40. Kromann I 439-40.
41. Brev 18/4 1892, CB.
42. Regning til Haunstrup, 11/1 1896, CB.
43. Lloyd's, brev 17/10 1900, CB.
44. Bruhn, 116.
45. Brev fra Esbjerg Toldkammer 23/3 1907, CB.
46. Niels Frederiksen, *Sønderho* (Esbjerg 1989).

47. Morten Hahn-Pedersen, 'Rise - Decline - Fall'. *North Sea Ports and Harbours*, udg. Poul Holm & John Edwards (Esbjerg, 1993).
48. Ludv. Christensen, notat til Nye Danske 11/3 1944, i CB.
49. *Nye Danske. Maanedstidning for Medarbejdere*, marts 1944, 1491, i CB.
50. Notat 'Forretningen 1911'. Kontraktudkast Breinholt og Christensen 1915, CB.
51. *Skattebog for Esbjerg*, 1902 og 1911, EBA.

52. Notat 1911, CB.
53. Kontrakt 31/12 1914, CB.
54. Se Jørgen Selmer, 'Københavnplantagerne ved Vørbasse'. *Mark og Montre* 1988, 3-13.
55. Nekrolog i *Hedeselskabets Tidsskrift* 10/8 1925, 205.
56. Overdragelsesdokument 19/10 1918 og tilhørende korrespondence, CB
57. Tillæg til kontrakt 31/12 1920.
58. A/S Stevedorkompagniet, mappe, CB.



Skibsmægler, konsul Ludvig Christensen, foto 1939.

Kreaturbåden S/S Mercur 1925.



Summary

The activities of the Breinholts and Christensens at the Port of Esbjerg demonstrate the ability of small, flexible companies to manoeuvre within the shadow of major capital interests. Each in its own way, the history of these firms shows how an entrepreneur must build on experience, contacts and a nose for new developments.

Poul Breinholt was the right man for DFDS, and played an important role in restructuring the Danish agricultural export trade. He was probably the most visionary of the three men described here, showing the will to make long-term investments in Danish sea fishery by adopting the advanced technology of steamships. He was also, partly for altruistic reasons, the promoter of the organisation looking after the interests of fishermen and of an insurance system. His considerable income also made it possible for him to sustain what must have been considerable losses on fishery investments in the 1880's. Perhaps the major change in his life was when he abandoned the role of gentleman farmer in Thy to settle in the pioneering town of Esbjerg in 1876, when he was over fifty.

Christian Breinholt was an organiser more than an entrepreneur. He knew how to use his large network of contacts to build up a company which by the standards of the time was to an unusual degree based on service activities, such as insurance, shipbroking, a Lloyds agency and acting as a

managing owner. He maintained his father's close contact to the fishermen, but more as the supplier of bookkeeping and secretarial services than as the promoter of new ideas. In a way he was the prisoner of his own past and of the style of life expected of a rich merchant of the time. He was a town-dweller from an affluent line of gentlemen farmers, and had adopted the grandiose manners of the Copenhagen merchant, with extravagant hunting lodges and forestry plantations in West Jutland. A large part of the family fortune was invested in a large farm, Breinholtgård, and the Breinholt plantation.

The particular strength of Ludvig Christensen, who became a partner in the firm at a critical time in its history, was arguably the fact that he was able to restrict his private spending, and thereby build up a fortune which was invaluable when the time came to make new moves during the depression after the First World War. His valuable network of contacts with practical men down at the harbour enabled him to organise a new and effective way of loading and unloading ships. Of lesser importance for the future, though equally lucrative, was his modest steamship company, consisting of just one vessel, which quietly continued to ply local and easily available markets, bringing home good cargoes. In money matters he was astute, surviving yet another depression and another world war.