

Nyborg Havns Fortid.

Af H. C. Holst.

I. I gamle Dage.

Nyborg Skibsbro nævnes første Gang 1446 i et Brev fra Kong Christoffer (af Bayern), og den der omtalte Skibsbro har ligget omtrent paa samme Sted, hvor senere Holmens Bro blev bygget.

Paa den Tid laa den egentlige By paa det sumpede Terræn mellem Slottet og Kirken, været paa alle Sider af Sø og Morads. Tre Dæmninger forbandt Byen med den nærmeste Omegn, nemlig „Auernakke-Damb“ fra Slottet over til Jorderne syd for Ladegaardssøen, „Nørre-Damb“, som — hvor Stendamsgade nu gaar — i Forbindelse med Møllebroen forbandt den nye By med den gamle By ved Helgetofte, og endelig „Øster-Damb“, som fra Kirkebakken førte ud til Nærmerøen og Skibsbroen. I det omtalte Kongebrev fra 1446 blev det paalagt Gudme og Vinding Herreds Mænd at vedligeholde henholdsvis „Auernakke-Damb“ og „Nørre-Damb“, „och Borgerne sielff i Nyborg den østre Damb ind till Øen och til Skibbroen och holde dennem ferdig i alle maader, som de nu begrebne ere“.*)

*) Gengivet efter en Afskrift fra Tiden 1639—1648 og med den deri benyttede Skrivemaade.

Af Byens Gader er fra den Tid nævnt „Nørregade“, som gik fra Møllebroen (omtrent hvor Nørreboulevard nu udmunder i Stendamsgade) over det nuværende Torv og videre indtil Kirkebakken og „Øster-Damb“. At Bebyggelsen tog denne Retning, har rimeligvis haft sin Aarsag i, at her fra ældre Tid har gaaet Vej til Anløbsstedet.

Foruden Skibsbroen ved Nærmerøen, som jeg her-efter vil benævne med det Navn, den senere fik: „Holmens Bro“, fandtes dog ogsaa i hine Dage en Baadebro eller lignende tæt inde ved Byen, hvor Fjorden da gik saa langt op som til Midten af Adelgade. Af denne Bro er der fundet Spor, hvorom F. E. Crone i sine Samlinger meddeler (Protokol C, Side 258): Ved Gravning 1872 til den nye Kloak og til en Kælder under Gaarden paa Hjørnet af Adelgade og Østervoldgade*) fandtes ogsaa i den sydlige Del af Adelgade aldeles kendelige Spor af et gammelt Havneanlæg, idet der opgravedes hele Rækker af svære Kampesten og en Mængde velbevarede Bolværkspæle“.

Ad en sejlbar Rende har det sandsynligvis ogsaa været muligt for mindre Fartøjer at gaa helt op i Nærheden af Slottet. I et kgl. Brev af $\frac{2}{1}$ 1556 til Lensmanden paa Nyborg Slot omtales en kgl. Jagt, som laa „ther for slottet“.**) Denne Rende, som nu er opfyldt i næsten hele sin Udstrækning, er stadig vel kendt og benævnes i daglig Tale „den bløde Rende“. Den strækker sig fra Vandværkssøen under Otto Nielsens Tømmerplads og Kongens Bastionsvej, Lokalstationens Terræn, Strandvejens østlige Ende og den inderste Del af Mellemmolen, gennem Østerhavnen og under Toldbodgade,

*) Nu Østerboulevard.

**) Jfr. C. S. Theilgaard: Nyborg Slot, Svdb. Amts hist. Samf Aarskrift 1910, S. 100.

og fortsætter under Statsbanernes Terræn ud forbi det sydlige Hjørne af den nye Lokomotivremise. Denne var næppe opført, før Hjørnet knækkede af og sank ned i den bløde Grund. Lokalstationens Forsvindingstilbøjelighed er almindelig kendt. Og baade i Øster- og Vesterhavnen har man, for at faa Tag i fast Bund, maattet ramme adskillige Bolværkspæle ned i store Dybder, indtil 64 Fod under dagligt Vande.

Hvor den bløde Rendes Mudderstriben nu gaar, maa Hjulbyaaen i en forhistorisk Tid have banet sig Vej, og der har dens en Gang stride Strøm i en Tid, da Landet laa højere end nu, pløjet sin Fure dybt i Moræneleret. Da Slottet blev opført, var Aaen allerede gammel og aflægs og maatte rolig finde sig i, at man ved Anlæg af „Auernakke-Damb“ spærrede dens oprindelige Løb, som derefter blev en Arm af Fjorden, og tvang den til at trække Slotsmøllens Hjul.

Der er Grund til at antage, at det sejlbare Løbs Tilstedeværelse er taget i Betragtning ved Valget af Byggeplads for Slottet. Det dannede en Smutvej, som de vendiske Skuder skulde have ondt ved at følge. Med den i Valdemarstiden tiltagende Sikkerhed paa Søen har man efterhaanden følt sig tryggere og derfor søgt den mere bekvemme Anløbsplads ved Nærmerøen.

Holmens Bro var saaledes bleven den opvoksende Købstads egentlige Skibsbro. Herfra udgik den Gang Overfarten til Sjælland, og her har Købmandsskuderne lagt til. Deres Tal har næppe været stort trods Privilegierne, der blev givne ved det førnævnte Kongebrev af 1446, som forbød alle ulovlige Havne mellem Kerteminde, Slipshavn og Svendborg. Den Købmand, som udenfor disse Havne brød sin Bunke, fik Varerne konfiskerede.

Oprindelig synes Broen ikke at have haft nogen Ind-

tægt; men 1525 befalede Kong Frederik I, at hver udenbys Mand, som ind- eller udskibede paa Skibsbroen, skulde give 1 dansk Skilling for hver Læst Gods og 1 Pending af hvert Stykke Kvæg til Broens Vedligeholdelse.

2. Bøgyndelsen til Havnen.

Byens Befæstning henimod Midten af det sekstende Aarhundrede medførte en ret betydningsfuld Forandring i Byens Havneforhold. Den gamle Baadebro ud for Færgestræde (Adelgade) maatte da nedlægges; men 1548 sendte Kongen Brev til Borgmester og Raad i Nyborg, at han „haffuer vnt thennom thet gamble Griff van Sund til theres skiib broe, dog at the aff vuildige mend lade then vurdere huad thet er verdt, paa thet at ther som ther komer nogen epher, at the thaa viste huad thet vor vertt.“^{*)}

Paa dette „Griff van Sund“ — rimeligvis Betegnelsen paa et tørlagt Areal, beliggende udenfor den nye Fæstningsgrav syd for Færgestræde — opførte Byen altsaa, uvist hvornaar, en ny Skibsbro, som skulde blive Stammen til den nuværende Havn. Den strakte sig fra Broen over Fæstningsgraven ud til den sejlbare Rende. Ved Kloakarbejder stødte man i Midten af Firserne flere Steder i Havnegade paa Bolværksrester, som maa antages at hidrøre fra denne Skibsbro. En ny Forordning om Bropenge var udkommen 1547^{**}), mulig i den Hensigt at skaffe Byen Midler til Bygning af Broen.

Da Lübecks Handelsvælde var brudt i „Grevens Fejde“, blev der bedre Vilkaar for den nordiske Søhandel, hvilket ogsaa kom Nyborg til Gode. Efterhaanden bidrog desuden forskellige Forhold til, om end ikke at

*) D. Mag. 4^r. 1, S. 346.

***) Pontoppidans Danske Atlas VI, S. 759.

bringe Byen frem i første Række, saa dog at sikre den en meget smuk Plads blandt de danske Søkøbstæder. Saaledes Strømtolden. For at Kongens Kasse ikke skulde gaa Glip af Øresundstolden*), var det oprindeligt forbudt fremmede Skibe at sejle gennem Storebælt. Det blev saaledes ved Handelstraktat af 20 Jan. 1490 med England bestemt, at engelske Skibe kun i yderste Nød maatte gaa gennem Bæltet og i saa Fald betale Tolden i Nyborg. Fra 1560 blev der imidlertid stationeret et Vagtskib ved Indløbet til Fjorden, hvorefter Bæltet blev aabent for Gennemsejling mod Erlæggelse af Strømtold i Nyborg.

At Søvejen gennem Storebælt med Tiden blev benyttet i ret betydeligt Omfang, kan skønnes af, hvad en Forfatter henved 100 Aar senere skriver om Nyborg**):

„Denne Kiøbstæd er med Seylatz til oc fra som for-aarsager Hans Mayt. oc Cronen en meget stor Told oc Rettighed / aff alle de mangfoldige Skibe som seyle frem oc tilbage igiennem Belt, hvor de for Nyborrig baade maa stryge / sætte, gifve Told oc giøre klart for hvis Gods oc Vahre de inde hafver“.

Hvilken Blomstringstid Strømtolden bragte for Nyborg i det syttende Aarhundredes første Halvdel, faar man et godt Indtryk af gennem en senere Beretning***):

„Før den Svenske Feide boede her mange rige Negotianter, som dreve en stor Kiøbmands-Handel, og fast allene forsynede hele Provinzen og andre Steder uden for, med Salt, Vine og alleslags Vahre, saasom de andre Kiøbstæder ikke kunde holde Pris med dem;
 Aarsagen til denne Stadens Floer

*) Paalagt af Kong Erik (af Pommeren) omkr. Aar 1429.

***) Boghandler Jens Lauritsøn Wolf: Danmarks Riges Beskrivelse (Kbhvn. 1654).

***) Erik Pontoppidans Danske Atlas, VI, S. 754—755.

og Handling i de Tider, var den skønne Havn og Stedets Belejlighed. Thi foruden det, at her vare de, som da holdte selv Fransk- og Spanie-Farere, gik og mange fremmede Nationers Skibe, som agtede sig til eller fra Øster-Søen, særdeles Hollandske, igennem denne Strøm, og hellere, betalte Strøm-Tolden her, da den 1560 var bleven først anlagt, end i Øre-Sund, allerhelst da de fandt her paa Stedet suffisante Folk, som de kunde afsette alle slags Vahre til, og hvor de med alle Fornødenheder til Skibs- og Handels-Brug kunde vorde forsynet.“

Det var da ogsaa i disse gyldne Dage, at Borgmester Peter Nielsen kunde skænke Kongen et stort Skib med den Bemærkning, at det alligevel var for stort til Handelsbrug.

Ved Siden af Strømtolden bidrog sikkert ogsaa Bælt-overfarten til Byens Fremgang. Christian IV indførte ved Forordning af ²⁴/₁₂ 1624 regelmæssig Postbefordring i sine Riger, og deraf fulgte en hyppigere og mere regelmæssig Forbindelse over Bæltet.

Det maa vistnok ogsaa betragtes som et Udslag af Kongens Interesse for Postbefordringen, at han ²²/₁₁ 1642 skriver til Lensmanden paa Nyborg Slot*): „.
. . . at eftersom vi naadigst have befalet Nyborg Skibbro med forderligste at skulle forfærdiges og saa vitt udsættes, at man naar laugt Vande er, man da bekvemmeligen til den med Færger og Smakker, at indskibe og udskibe kand tilkomme“

Man kunde synes, at Byen i saa gode Tider nok uopfordret kunde holde Skibsbroen i god Stand; men Trangen dertil maa vel ikke være følt i særlig høj Grad. Fjordens gode Ankerpladser erstattede vel tildels Havnen.

*) Nyborg Raadh. Arkiv Nr. 3, S. 37—38.

Man kunde udlosse Varerne i Baade og Pramme og paa den Vis bringe dem i Land. Der var næppe heller syn-derlig Forslag i Broens Indtægter efter det forløbne Aar-hundredes stærke Prisstigning. Men Kongen tog sig og-saa af denne Side af Sagen, idet han samtidig forordnede, at der skulde gives en Hvid af hver Td. Gods eller Korn, som ind- eller udskibedes ved Skibsbroen, til dennes For-bedring.

1651 blev Skibsbroen paany forbedret.*)

Saa kom Svenskekrigene, og det var Slut med de gode Tider. Byen holdtes i næsten to Aar besat af Fjen-den. Fartøjerne blev tagne eller ødelagte, og Handelen gik fuldstændig i Staa.

For atter at ophjælpe Byen gav Kong Frederik III den ⁸/₁₁ 1661 Stabelstads Rettigheder for Fyen, hvorefter al Udførsel (undtagen af Øksne og Heste) og Indførsel (und-tagen af Kalk, Sten og Bygningstømmer) fra og til denne Provins skulde ske over Nyborg, hvor indførte fremmede Varer tillige skulde oplægges og forblive mindst otte Dage, inden de maatte føres videre. ²⁷/₈ 1667 fik Byen desuden Monopol paa Indførsel og Forhandling af Salt til Fyen.

¹⁸/₁ 1664 tillod Kongen, at der for ind- og udski-bede Varer opkrævedes Accise, hvoraf en Del skulde an-vendes til Forlængelse af Skibsbroen, og ²²/₁₁ 1664 ud-kom en ny Forordning om Bropenge. I denne er rime-ligvis fastsat de Takster, som kendes fra Stads-kæmnerens Instruks af ¹⁴/₁ 1680. Magistraten bestemmer deri, at Stads-kæmneren „efter Sædvane“ skal oppebære for døde Varer, som passerer Færgestedet: 2 Skill. dansk for en Kramkiste, 4 Skill. for en stor Krampakke, 2 Skill. for

*) Pontoppidans Danske Atlas VI, S. 759.

en Sæk Træsko, 2 Mark dansk for en Kasse Humle, 1 Mark for et Skibsrum Flyttegods, 8 Skill. for en stor Baad med Flyttegods.

Den temmelig lave Vandstand ved Skibsbroen var en vedvarende Ulempe ved Havnens Benyttelse. For at undgaa Forværrelse af dette Forhold, blev der udstedt gentagne Forbud mod at udkaste Ballast eller anden Urenlighed i Havnen. ²⁹/₅ 1672 blev det overdraget Skræder Kaspar Sørensen at have Opsigt med Skibsbroen og Havnen samt opkræve Bropenge. Disse Hverv overgik senere til Stadskæmneren, der for sin Ulejlighed fik en Femtedel af Bropengene. De Bropenge, han indkasserede, skulde nedlægges i en særlig Sparebøsse, og hvis Broen ved hans Forsømmelse tabte nogen Afgift, skulde han svare det dobbelte Beløb.

I Følge sin Instruks skulde Stadskæmneren sørge for, at tunge Varer som Møllesten, Tømmer m. m. blev fjærnede fra Skibsbroen for ikke at svække den eller ligge i Vejen. Endvidere skulde han sørge for „en dygtig Trappe“ ved Skibsbroen til Indladning af Heste og Kvæg, og forøvrigt skulde han „ordinere“, at alting paa Skibsbroen og i Havnen kunde gaa ordentlig til, saa at ingen med Billighed kunde besvære sig over ham. Senere overdroges Opsynet med Havnen og Skibsbroen til en særlig Havnefoged; en saadan nævnes første Gang 1716.

Naar det ved Instruksen af ¹⁴/₁ 1680 blev paalagt Stadskæmneren at sørge for, at tunge Varer blev fjærnede fra Skibsbroen, har det næppe været uden Grund. Broen, der i 1679 var underkastet en ny Istandsættelse, stod for en stor Del i den bløde Rende, hvor Pælene næppe var rammede ned til fast Bund, og Fylden har derfor været tilbøjelig til at skride ud. Der foreligger intet om, hvilke Udvidelser af Broen der er foretaget i Aarene 1642, 1651

Derefter udvirkede han under Foregivende af, at det var ingen til Skade, at Kongen ^{29/11} 1672 gav ham Skøde paa Pladsen tilligemed et tilstødende Areal, der forinden var opmaalt af en kongelig Ingeniør, samt Tilladelse til paa den afstukne Plads (at denne allerede var indhegnet, omtales ikke i Skødet) at lade opføre „et Huus med god Kiøbsted Biugning til sin nytte“, hvorimod Cicignon „skal for plict verre Den Skibbroe som hand der ved steden til ofuerførselens desto bedre befordring haver ladet anligge paa egen bekostning at lade fuldfærdige saa oc voris skibe, oc andet voris fartøig sig der i fornøden tilfelde, baade med Køhlhalen oc i ander maader kunde lade betiennes, oc ellers Steden udi god hæfued oc mact stedse vedlige at holde, dog med saa skiel at ved denne broe icke Byen i nogen maade Præjudiceres“

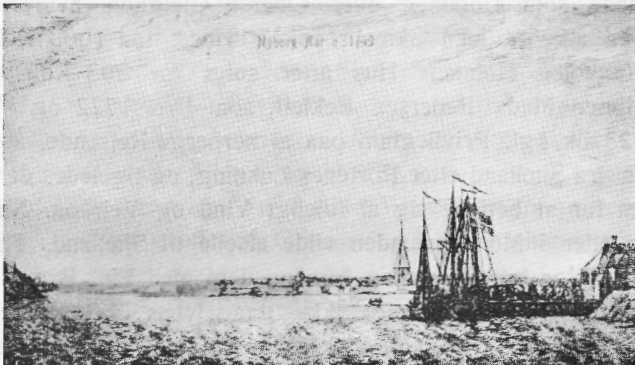
Dette Skøde holdt Cicignon hemmeligt, indtil det omsider blev forkyndt ^{27/8} 1673.

Allerede forinden var Cicignon dog indstævnet for Raadstueretten, som ^{16/4} 1673 havde paadømt Sagen; men nu førte Raadmand Peder Ibsen paa Byens Vegne Klage for Højesteret. Han gjorde gældende, at Pladsen og Jorderne i Følge Kong Eriks „Laasebrev“ af 1435 tilhørte Byen, og oplyste endvidere om Pladsen, at den var „Byens fornemmeste Skibsbyggeplads, oc deris Skibromme der oplagde, til at fortømmere og reparere“.

^{10/8} 1674 faldt Højesteretsdommen, ved hvilken Cicignon dømtes til atter at afstaa de omstridte Arealer til Byen, som dog skulde give Vederlag for Huset efter uvildige Mænds Skøn*).

*) Nærværende Fremstilling af denne Sag er givet paa Grundlag af en i Nyborg Raadhus Arkiv beroende Udskrift af Højesteretsdommen med Rekapitulation af Sagen. Dokument-

Byens Præsident, Claus Rasch, som ivrigt havde drevet paa Sagen, fik det imidlertid meget saa, at han $\frac{6}{6}$ 1677 købte Broen og Huset af Cieignon for 800 Rdlr., og han beholdt da tillige Skibsbygningspladsen. Han kaldte derefter Stedet „Raschenholm“. $\frac{22}{3}$ 1679 og $\frac{2}{3}$ 1695 blev der udstedt kgl. Befaling til at udvise Tømmer i de kongelige Skove til Broens Reparation. $\frac{21}{7}$ 1688 fik Claus Rasch kgl. Bevilling til at oppebære Bropenge ved Holmens Bro samt til paa Raschenholm at ind-



Nyborg Aar ca. 1749.

rette et Værtshus for Rejsende. $\frac{16}{2}$ 1699 blev der i Anledning af den da verserende Sag mod Claus Rasch

et er kun undertegnet af Griffenfeld, men har dog tillige baaret et Segl, antagelig Kongens; Seglet er nu borte. Udstedelsen af Skødet af $\frac{20}{11}$ 1672 forsvares med Henvi- sning til det deri tagne Forbehold: at Byen ikke i nogen Maade maatte præjudiceres. Naar Oberst Staggemeier (Jordebog for Nyborg Købstad, II, S. 37) omtaler Skødet som kun lydende paa Broen, maa dette bero paa en Fejltagelse. Skødet lød paa et nærmere betegnet Areal.

foretaget Synsforretning paa Holmens Bro. Langs med Hammeren var Broen $48\frac{1}{2}$ Al, lang, og Bredden var 18 Al. Den var bygget af fuldkomment Egetømmer, beklædt med 280 tykke Egeplanker, undtagen en Del af den østre Ende, som var belagt med 13 Tylfter Grantømmer. Paa Broen fandtes 2 store Egespil til Kølhaling og naar Skibe skulde vindes til Broen, samt 2 store Egetræer, hvorved Skibe kunde fastgøres.

Den bekendte Højesteretsdom af $29/4$ 1700 over Claus Rasch afgjorde Sagen om Skibsbygningspladsen paa samme Maade som Dommen over Oberst Cicignon, hvorefter Byen afkøbte ham Skibsbroen og Huset for 1000 Rdlr. 1709 blev Holmens Hus atter solgt for 203 Rdlr. til Skipper Mads Pedersen Eckleff, som $19/10$ 1722 og $19/3$ 1723 fik kgl. Privilegium paa at herberge Rejsende, som kom fra Sjælland efter Portenes Lukning, og ligeledes dem, som for at betjene sig af føjeligt Vind og Vejr om Natten eller i Morgenstunden vilde afsejle til Sjælland. Han maatte for billig Betaling forsyne dem med Vin, Brændevin og Øl, men iøvrigt ikke gaa Byens Gæstgivere i Næringen, langt mindre ved hemmelig Underhandling med Vognmænd og Færgfolk søge at drage de Rejsende til sig. Bevillingen blev $18/4$ 1732 fornyet for hans Datter.

4. Et stort Skridt fremad.

Inde ved Byens Skibsbro blev Forholdene slettere og slettere. Paalandsvind førte Tang ind i Havnen, hvor den raadnede og bundfældede. Alskens Affald og Urenlighed udkastedes vel ogsaa fra Fartøjerne, naar det kunde ske ubemærket. Dette bevirkede, at Dybden aftog, saa at kun ganske smaa Fartøjer kunde lægge til ved Broen. Færgfartøjerne maatte for det meste søge til Holmens Bro, hvor Forholdene dog ikke var stort bedre.

Omsider tog man sig sammen til en Kraftanstrængelse.

⁵/₈ 1728 skrev Magistraten til Kongen og forestilte ham Havnens usle Tilstand, idet man mindede om, hvilke Fortrædeligheder derved kort forinden var forvoldet den kongelige Familie, der havde maattet afvente Højvande, for at kunne blive overført til Sjælland. Kongen blev anmodet om at beskikke gode, upartiske Mænd til at undersøge Tilstanden og fremsætte Forslag til Forbedring. Dette blev bifaldet, og ²/₈ 1729 fremsender Magistraten da Forslag til Anskaffelse af en „maadelig Muddermølle, som kand drives ved toe Heste og dertil toe flade Pramme“, hvormed om Sommeren, naar Vejret tillader, kan arbejdes „og Havnen saaledes tiid efter anden opreenskes“. Til Arbejdets Udførelse ønskes benyttet Fæstningsslaver. Til Gengæld vil man, naar Efteraaret kommer med daarligt Vejr, stille Muddermøllen og Pramene til Raadighed ved Oprensning af Fæstningsgraven, idet man mener at kunne slæbe Materiellet de fem Favne over Land fra Stranden til Graven (ved Havnegade). Desværre ser man ingen Udvej til at bestride Udgifterne, men foreslaar dog, at der ligesom visse andre Steder — særlig i Norge — opkræves Kanalpenge.

Hele Forslaget approberedes ved kgl. Rescript af ⁶/₈ 1729, der fastsatte Kanalpengene omtrent som foreslaaet til: 2 Sk. pr. Skibslæst Drægtighed, 2 Sk. for en Person, 4 Sk. for en Karet, Chaise eller Rustvogn, 2 Sk. for en Kariol, Postvogn eller anden mindre Vogn, 1 Sk. for en Hest, Okse eller Ko, 4 Faar eller Svin. Færgeskipperne skulde gøre Regnskab efter hver Rejse og Tolderen hver Maaned for en beskikket Kasserer, der skulde nedlægge Pengene i en Kasse med 3 Laase, hvortil Stift-

amtmanden, Magistraten og Kassereren havde hver sin Nøgle.

²⁴/₁₀₀ 1736 bortauktioneredes Bygningen af Muddermøllen og Prammene. Det første Bud var paa 3000 Rdl.; det blev givet af Møller Jens Klemmensen af Vejstrup, som tilsidst fik Arbejdet for 1990 Rdl. Efter Betingelserne skulde Bygningen udføres i Nyborg, men ¹²/₄ 1737 tillodes det ham at udføre den ved Tiselholt Strand mod Afkortning af 100 Rdl. til Rejseudgifter for de Magistratsmedlemmer, der skulde føre Tilsyn med Arbejdet.

Da der endnu manglede en Del Penge til Muddermøllen, og Kanalpengene i flere Aar vilde medgaa til Opmudringen, blev det ved kgl. Brev af ¹⁹/₁₀₀ 1739 bestemt, at Proprietairer, Præster og kongelige Betjente paa Landet samt de bedste og mest formuende Borgere i Købstæderne i Fyens Stift skulde bidrage tilsammen 100 Rdl. aarligt i 4 Aar fra 1. Januar s. A. at regne, saaledes at Landet og Købstæderne hver svarede det halve. Dette begrundedes med Henviisning til den Betydning, en regelmæssig og uhindret Bæltoverfart havde for hele Provin- sen.

Endvidere bifaldt Kongen, at Kanalafgiften fremdeles maatte opkræves, og at den maatte bortforpagtes ved Auktion, saa længe Kanalkassen intet tabte derved.

Opmudringen paabegyndtes 1739, og skred i nogle Aar godt frem. Der var som Regel en halv Snes Slaver og 3—4 Heste i Arbejde. Til Hestene var der indrettet Stald ombord paa Muddermøllen. Der blev opmudret baade i Havnen og ved Holmens Bro. Derimod synes Arbejdet i Fæstningsgraven ikke at være bleven til noget. Muddermøllen har nok alligevel været for stor til at kunne anvendes der. Det opmudrede blev lagt paa Land,

sandsynligvis langs Sydsiden af Havnegade, og afstoppet med Faskiner.

Senere indtraadte Stilstand i Arbejdet som Følge af Pengemangel. Muddermøllen, der synes at have været ret „maadelig“, trængte til omfattende Reparationer, hvortil store Beløb medgik. Dertil kom, at Kanalafgiften i nogle Aar svigtede. Indtil Udgangen af 1738 havde den indbragt ialt noget over 1500 Rdl. Forpagtningsafgiften var for Perioderne 1739—1741 og 1742—1744 henholdsvis 222 og 226 Rdl. aarlig. Men for 1745 vilde ingen give Tilbud. Aarsagen dertil var Kvægpesten, som paa den Tid hærgede Landet i frygtelig Grad. Magistraten lod da Afgiften opkræve gennem Færgeløbskassereren, der fik 24 Rdl. for sin Ulejlighed. Nettoindtægten blev ca. 145 Rdl. 1746—1748 blev Afgiften paany bortforpagtet for 131 Rdl. 1 Mk. aarlig; 1752—54 naaede den sin tidligere Højde med med 236 Rdl.

I 1752 blev Opmudringen omsider tilendebragt, og derefter skulde der bygges en ny Skibsbro, til hvilken der var udarbejdet Planer og Overslag, som ²³/₈ 1752 fik kgl. Approbation.

Den nye Skibsbro skulde bygges som aaben Bro 140 Alen ud mod Syd fra den gamle, jordfyldte Bro. Den skulde afsluttes med et stort ottekantet Brohoved af 28 Alens Bredde; inden for dette skulde Bredden kun være 18 Alen. Overslaget lød paa 2407 Rdl. 3 Mk. 8 Sk.

³⁰/₈ 1752 bortauktioneredes Arbejdet, der tilfaldt Færgeløbskasserer Hans Nielsen for 2400 Rdl. Forinden Auktionen stillede Hans Nielsen Forslag om, at de inderste 14 Alen af den nye, aabne Skibsbro erstattedes med et jordfyldt Stykke af samme Bredde som den gamle Bro, hvorved Skibsbroen vilde vinde i Styrke. For den For-

dyrelse, Ændringen vilde medføre, skulde den, der fik Arbejdet overdraget, have Betaling efter Billighed.

Hans Nielsens Forslag vandt Bifald, og Kontrakten af ²²/₁₀ 1752 blev affattet i Overensstemmelse dermed. Senere ændredes Byggeplanen paany efter Forslag af Hans Nielsen saaledes, at den aabne Bro byggedes ud fra det østlige Hjørne i Stedet for fra Midten af den jordfyldte Bro, hvorved man vilde faa større Nytte af den Rende, som var uddybet. Renden kom derefter til at gaa langs Vestsiden af den aabne Bro, hvor der blev Plads for de større Fartøjer og tillige Vinterhavn, medens de mindre Fartøjer kunde lægge til ved Broens Østside. Man havde det bedste Sejlløb for sig, naar man gennem Strandporten kunde se Knud Rasmussens Port*).

Broen skulde være færdig inden Udgangen af 1754, men allerede i Efteraaret 1753 var Hans Nielsen færdig, og ³⁰/₁₀ 1753 blev der afholdt Synsforretning over Arbejdet, der fandtes udført til Synsmændenes fulde Tilfredshed.

Det jordfyldte Stykke blev opmaalt til $13\frac{1}{2}$ Alen og den aabne Bro til $136\frac{1}{2}$ Alen, tilsammen 150 Alen — 10 Alen mere, end Kontrakten forpligtede til. Disse 10 Alen havde Hans Nielsen bygget for egen Regning, for at Broen kunde naa forbi en Grund, som fandtes ved Østsiden af Indløbet**). Skibsbroens samlede Længde fra Strandportsbroen var derefter 200 Alen. Desuden havde Hans Nielsen — ligeledes for egen Regning — forstærket Brokonstruktionen noget samt anbragt Rækværk om Broen. Iøvrigt var Arbejdet kontraktmæssigt udført. Den

*) I Ejendommen paa Hjørnet af Adelgade og Vester-Boulevard.

***) Denne Grund ses endnu paa et Rids fra 1855; Vandstanden er der angivet til 3 Fod. Gamle Mænd her i Byen kan endnu huske som Drengene at have soppet der.

hurtige og gode Udførelse vidner om, hvor meget dette Arbejde betød for Færgeløbsinteressenterne.

Hans Nielsens Generalregning var paa 3087 Rdl. 1 Mk. 6 Sk., hvoraf 512 Rdl. 4 Mk. 6 Sk. var betalt. Restgælden var saaledes 2574 Rdl. 3 Mk. foruden ca. 70 Rdl. for ekstra Smedearbejde. Desuden skyldte man endnu 600 Rdl. for Muddermøllen, for hvilket Beløb Borgmester Lerche m. fl. havde udstedt en Obligation. Den samlede Gæld har saaledes været ca. 3200 Rdl. I den paafølgende Opgangsperiode er denne Gæld dog sikkert bleven afviklet ret hurtigt.

^{12/7} 1760 blev Muddermøllen solgt for 66 Rdl. og Prammene for 18 Rdl.

Holmens Bro blev i 1752 underkastet en mindre Reparation. Ved kgl. Brev af ^{28/6} 1753 bestemtes, at den fremdeles skulde bestaa og tilbørlig vedligeholdes af Indtægterne ved Byens Skibsbro. 1761 blev Broen ombygget og bestod derefter indtil 1827, da den omsider blev nedlagt.

5. Atter gode Tider.

Med Bygningen af den nye Skibsbro var Nyborgs Havneforhold bragt paa Højde med Tiden. Omkring Broen var Dybden ved dagligt Vande 9—9¹/₂ Fod. Til Sammenligning kan anføres, at Helsingørs Havn endnu et halvt Aarhundrede efter kun var ca. 8 Fod dyb. I Pontoppidans danske Atlas*) hedder det i Tiden omkring 1770 om Nyborg: „Men den største Fordel, Naturen har tildeelt dette Sted frem for mange andre i Riget, er denne, at det ligger særdeles bekvemt til Seylads og Handling, formedelst den vigtige Fjord og Havn, hvortil ingen Lige findes i Riget, naar man undtager Kiøbenhavn.“

*) VI, S. 749.

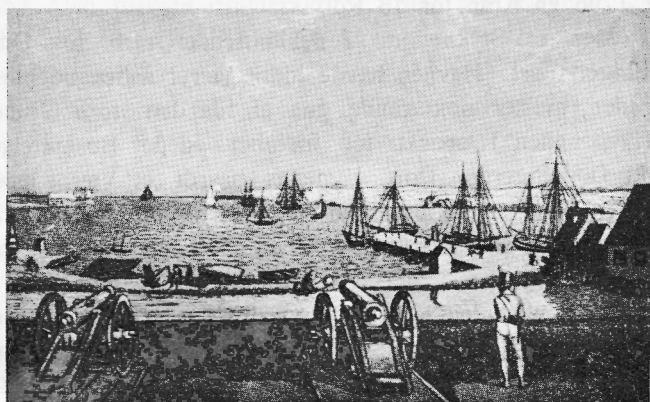
Der var saaledes i den Retning gode Betingelser for, at Byen atter kunde vinde med og tage sin Part af den indbringende Handel, som blev drevet af de neutrale Stater, medens store Dele af Europa led under vedvarende Krige. Om hvorvidt dette lykkedes, giver Oplysningerne om Byens Handelsflaade nogen Besked. 1683 skal Byen kun have ejet 4 Koffardiskibe. 1727 opgives Antallet til 5, af hvilke det største kunde føre 500 Td. Korn. Det er dog sandsynligt, at der foruden disse Skibe har været nogle mindre, som ikke er medregnede; thi en Fortegnelse fra 1732 omfatter 15 Fartøjer (foruden Smakker og Færgejagter) med en samlet Drægtighed af 134 Cmlstr. De største var to Gallioter paa 17 og 14 Cmlstr. 1759 fandtes her 19 Koffardifartøjer, som for paa England, Grønland og Vestindien. Omtrent 15 Aar senere var Antallet sunket til 14 à 16 med en Besætning af 80 Søfolk. Nedgangen skyldtes en Række Forlis, hvorved 7 større og 2 mindre Skibe var gaaet tabt*).

1758 stiftedes i Nyborg et grønlandsk Kompagni, som holdt et Skib paa 50 Cmlstr., med hvilket der blev drevet Robbefangst. Til Skibet hørte 5 Chalupper. Besætningen bestod af en Kommandør og 32 Søfolk. I 12 Aar hjembragte Skibet 1000 Cordeler Robbspæk og 25200 Stk. Skind. Kompagniet havde Plads med Pakhus og Trankogeri paa Holmen (en Del af Matr. Nr. 83), hvortil Indsejling kunde ske fra Sydøst ad den sejlbare Rende. Kompagniet, hvis Kapital for en Del var udenbys, var paa 40 Aktier à 100 Rdl., Aktiernes Pris steg i Løbet af en Del Aar til 250 Rdlr.; men i Længden har Foretagendet dog næppe svaret Regning; thi 1778 blev

*) Oplysningerne om Fartøjerne hidrøre dels fra Crones Samlinger og dels fra Pont. D. A. I Opgivelserne er ikke medregnet de 5—6 Færgefartøjer, der sædvanlig holdtes.

Pladsen og Bygningerne solgt for 900 Rdlr., og samtidig er Kompagniet sandsynligvis ophævet. Om Skibets Skæbne forlyder intet. Mulig er det forlist, og dette kan da have været Aarsag til Standsningen.

Bropengetaksterne var i Tidens Løb gennem forskellige Ændringer steget noget. Efter den store Brand 1797 fik Byen efter Forslag af den i dette Øjemed nedsatte Kommission Hjælp paa forskellig Maade, bl. a. ved en ved



Udsigt over Beltet fra Nyborg Fæstning ca. 1807.

kgf. Rescript af ²⁷/₄ 1798 tilstaaet midlertidig Forhøjelse af Bro- og Kanalafgifterne. Disse Afgifter forhøjedes

for Karether og Rustvogne	fra 8 Sk.	til 4 Mk.	8 Sk.
„ Chaiser	„ 8	„ 3	„ 8
„ Postvogne og andre lette Vogne	„ 4	„ 1	„ 8
„ 1 Hest, Hoppe, Okse eller Ko	„ 3	„	„ 4
„ 4 Faar eller Svin	„ 3	„	„ 4

Forhøjelserne skulde først gælde i 10 Aar, hvilket dog snart blev forandret til 36 Aar. Den ekstraordinære Afgift bortfaldt 1835.

6. Havnens videre Udvikling.

Efter Nybygningen i 1753 foretoges i lange Tider ingen Forandringer ved Havnen; kun blev Skibsbroens østlige Bolværk istandsat 1792. En mindre Muddermaskine med 2 Pramme blev 1794 anskaffet for 413 Rdl. og 1796 en Kran for 73 Rdl.

Men et Stykke ind i det nittende Aarh. tog Udviklingen Fart. Havnen havde hidtil været aaben ud mod Fjorden, hvilket nok kunde gaa an, da den store Grund („Havgrunden“) sydøst for Indløbet ydede Beskyttelse mod Dønningerne. Dog savnedes haardt et Værn mod Tængen, som stadig drev ind i Havnen, hvorfor der 1823 blev bygget en Fangarm, hvor nu Østerhavns sydlige Bolværk staar.

1826 blev den hidtil aabne Skibsbro med Undtagelse af dens yderste Parti opfyldt med Jord og Sten. I disse Aar ofredes tillige betydeligt paa Istandsættelse af Bolværkerne.

Det næste store Arbejde udførtes i Aarene 1852 og 1855; da sloges Bolværk om det vestlige Havnebassin, der blev uddybet til 10 Fod.

Ogsaa Havnens nærmeste Omgivelser skiftede. 1811 havde Bonne Julius Bonnesen anlagt et Skibsbyggeri ved Østhavnen, og senere opførte hans Søn R. J. Bonnesen her den nuværende Havnefogedbolig. 1844—45 anlagdes Dæmningen — den senere Strandvej. 1855 blev Strandporten nedbrudt af Hensyn til Færdselen, og i Stedet for den gamle Toldbygning, der var bygget tæt op til Porten

og derfor ogsaa maatte nedbrydes, blev den nuværende Toldbod opført og taget i Brug 1856.

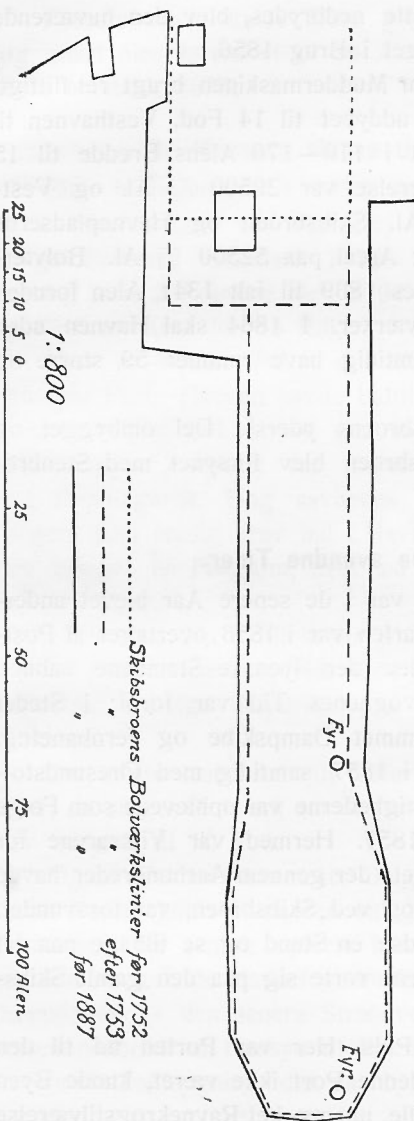
I Aarenes Løb var Muddermaskinen brugt ret flittigt. 1865 var Østhavnen uddybet til 14 Fod, Vesthavnen til $12\frac{1}{2}$ Fod og Indløbet i 110—170 Alens Bredde til 15 Fod, Østhavnens Størrelse var 29500 □ Al. og Vesthavnens 17500 □ Al. Skibsbroen og Havnepladserne udgjorde tilsammen et Areal paa 52500 □ Al. Bolværkernes Længde opgives 1869 til ialt 1341 Alen foruden 359 Alen private Bolværker. I 1864 skal Havnen uden at være overfyldt samtidig have rummet 59 større og mindre Fartøjer.

1869 blev Skibsbroens yderste Del ombygget og opfyldt, og hele Skibsbroen blev forsynet med Stenbrolægning.

7. De svundne Tider.

Mangt og meget var i de senere Aar blevet anderledes. Storebæltsoverfarten var i 1856 overtaget af Postvæsenet, og 1865 blev den fynske Stambane aabnet. Smakkernes og Postvognenes Tid var forbi; i Stedet for dem var der kommet Dampskibe og Jernbanetog. Strømtolden bortfaldt i 1857 samtidig med Øresundstolden, og Stabelstadsrettighederne var ophævede som Følge af Næringsloven af 1857. Hermed var Vilkaarene for Havnen skiftede, og det, der gennem Aarhundreder havde særpræget Livet paa og ved Skibsbroen, var forsvundet. Det er da Tid at standse en Stund og se tilbage paa det Liv, der gennem Tiderne rørte sig paa den gamle Skibsbro.

Her slog Byens Puls. Her var Porten ud til den vide Verden. Havde denne Port ikke været, kunde Byen gerne have ført en stille, ubemærket Ravnekrogstilværelse



som saa mange andre smaa Provinsbyer. Men naar Færgejagterne stod Fjorden ind, saa droges man til Skibsbroen for at se, hvad de bragte. Og naar Posthornet klang gennem Gaderne, og „Kugleposten“ for forbi Vinduerne, eller det var Pakkeposten fra Hamborg, der raslede tungt paa den toppede Stenbro — saa var det atter Skibsbroen, der drog. Samlede saa Børtens sin brogede Last af Bissekræmmere og Jøder, Matroser og Haandværkssvende og pæne Folk iblandt, ja — da maatte man jo en Vending ned paa Broen. Der var altid noget at se og gerne lidt Nyt at høre, og Kendinge traf man jo af og til.

„Der er Folk paa Skibsbroen“, skriver

H. C. Andersen i en af sine Romaner, idet han omtaler Ankomsten til Nyborg med Dampfartøjet. Det var ved Aar 1830; men om han var kommen et Par Hundrede Aar før, kunde han sikkert have skrevet det samme: der er Folk paa Skibsbroen. Kan være, Folk i Byens ældste Tid ikke saa ofte uden Nødvendighed ulejlignede sig ud til Holmens Bro. Men senere, da der blev bygget Skibsbro tæt inde ved Byen, da maatte det være fristende i en ledig Stund at „vende Broen“. Voldene værnede og lunede vel, men de stængede ogsaa. Det kunde gøre godt at slippe uden for et Øjeblik, og var end Søluften — takket være Tangen — ikke altid den reneste, saa friskede den dog; thi Vinden bar den ind langvejs fra — ude fra den vide Verden.

Smakkerne bar ikke mere Fyrster og Riddere til Danehof i Nyborg. Men derfor gik man dog ikke Glip af Stadsen. Samkvemmet mellem Landsdelene var blevet livligere, og det var ikke blot gemene Folk, der benyttede Færgemændenes Skuder og Smakker. De fleste oldenborgske Konger og deres Dronninger passerede Bæltet adskillige Gange i deres Liv. For enkelte gik ogsaa Rejsen til det sidste Hvilested herover. Det var dog ikke hver Dag, der bragte saa højfornemme Gæster til Byen. Men en Adelsmand med Sporer og Kaarde og med Fjer i Hatten var ogsaa værd at se paa, ikke mindst for de unge Borgerdøtre, hvis de da ikke fandt en ung, rødmosset Svend i hans Følge mere seværdig. De ældre, snusfornuftige Bymænd følte dog maaske større Interesse for de mange Fedestude, som — naar „Øxentide“ var — førtes hid fra Sjælland, for at drives videre til Hamborg og Holland.

Ankrede saa Hollænderne paa Fjorden med den dyre Last af Spaniens og Indiens Produkter, da fik Købmæn-

dene travlt. Thi var Vinden gunstig, vilde Skipperen næppe tøve længe, inden han gik videre til Østersøen, og det gjaldt da om at nytte Øjeblikket til en god Forretning. Var Handelen sluttet, blev Pramme og Baade lastede med Tønder og Kasser, og snart hobedes paa Skibsbroen alle de gode Varer, der skulde give Fortjeneste paa Mikkelsmarkedet i Odense.

Tiderne skiftede og Billederne med dem. Ufredstider og Fattigdomstider kom og afløstes igen af lysere Dage.



Skibsbroen i Nyborg omkring 1864.

Mangen god Velkomst hilste Byens Sømænd, naar Spanie- eller Grønlandsfarerne vendte hjem, og de efter Maaneders Fravær atter satte Foden paa den gamle Skibsbro. Og hid og did over Bæltet gled i Aarhundreder den brogede Strøm: Fyrster og Adelsmænd, Soldater og Stafetter, fremmede Gesandtskaber, Handelsfolk, Jøder og Bissekræmmere, Studedrivere og farende Svende.

Vi tænker os staaende paa Skibsbroen en smuk Sommerdag i Tiden omkring 1825. Langs Bolværkerne ligger Smaafartøjer, deriblandt en Smakke og et Par bruntjærede Færgejagter. Ved det yderste Huk i Læsiden lig-

ger Postjagten „Mercurius“, skinnende nymalet i lyse Farver, hvidt og gult og grønt. Propert og ordentligt ser der ud paa Dækket. Bæltpostføreren — eller „Kap-tainen“, som han gerne kaldes — er aabenbart Mand for at holde Tingene i Orden. Alt er rede til at modtage den ventede Post. Henne ved Færgejagterne er der livligt Røre. En stor Drift Kvæg skal indlades. Det er ikke længere Hollænderne, der skal have dem; nu er det København, der skal forsynes. Luften genlyder af Kvægets Brølen og Drivernes Raab og Banden. Folkene, der lossere Brænde og Mursten fra et Par Smaafartøjer, standser Arbejdet for at se paa Kvæget. Og der er adskillige andre Tilskuere: Rejsende, som skal med Postjagten, Litsenbrødre, Toldere, Søfolk og Folk fra Byen. Nu høres rappe Hovslag, blandet med Lyden af rullende Hjul, oppe fra Adelgade. Et Øjeblik efter farer Kugleposten ud gennem Strandporten og kører ud paa Skibsbroen. De Rejsende skynder sig om Bord og snart glider „Mercurius“ langsomt udefter.

Men naar Vinteren kom, og Fjorden frøs til, da blev der stille paa den gamle Skibsbro. Færgefartøjerne søgte i Tide ud til Slipshavn og holdt derfra Farten gaende saa længe, det var muligt. Og inde paa Brohovedet stod om Morgenen mangan ældre Borgermand og kiggede efter Vejr og Vind, om der snart var Udsigt til en frisk Nordvest, der kunde feje Isen til Søs.

En Vinterdag i 1828 laa ved Skibsbroen et løjerligt Fartøj — det var den ny „Mercurius“, Dampfartøjet. Nu var Smakkefartens Glansperiode forbi. Gamle Folk rystede vel paa Hovedet, og Søfolkene hittede paa Øgenavne, men lige lidt hjalp det. Kun en Menneskealder til — og Smakker og Færgejagter hørte Fortiden til.

8. De senere Aartier.

Byens første Banegaard laa omtrent, hvor nu den gamle Lokomotivremise ligger (ved den østlige Ende af Søndergade). Vejen derfra til Skibsbroen, hvor Postdamperen da lagde til, var temmelig lang, hvilket var til Besvær baade for de rejsende og ved Omladning af transiterende Gods. Regeringen tænkte derfor paa at lade bygge en Dampskibsbro der, hvor Holmens Bro tidligere havde ligget. Stedet egnede sig godt dertil, og trafikale Hensyn talte stærkt til Gunst for denne Plan.

Nyborg Kommune frygtede imidlertid for, at dette Anlæg udenfor dens Enemærker skulde medføre Tab af de betydelige Havneafgifter af Postdampskibene og modsatte sig derfor Planen. Det lykkedes da ogsaa at bevæge Regeringen til at opgive den. I Stedet for bestemtes det ved Lov af ²⁸/₆ 1870 og Kontrakt af ¹⁰/₆ 1871 mellem Indenrigsministeriet og Nyborg Kommune, at en ny Banegaard skulde bygges paa det opfyldte Terræn Syd for Østhavnen, og der skulde tillige den nye Dampskibsbro anlægges. Byen skulde yde Tilskud til Broanlægget og overtage Vedligeholdelsen. Staten fritoges for Vareafgifter, men skulde derimod stadig svare Skibsafgifter, der dog snart afløstes af et fast aarligt Beløb.

Byen fik saaledes en Ordning efter sit Ønske; men det er dog saare tvivlsomt, om den var bedst tjent dermed. I hvert Fald er det fristende at tænke sig, hvilke fortrinlige Udviklingsmuligheder der ved Gennemførelsen af Anlægget ved Holmens Bro vilde være bevarede for Byens Havn.

I 1883 aabnedes Dampfærgeforbindelsen over Bæltet, og Postdampskibenes regelmæssige Fart ophørte derefter.

Som Aarene gik, blev det mere og mere klart, at Fremtiden stod i Dampskibstrafikens Tegn. Det kendtes

paa Byens egen Sejlskibsflaade. Aarhundredet igennem havde den været i jævn Fremgang, og i 1876 naaede den op til 40 Skibe paa tilsammen 3762 Reg. Tons; men efter den Tid formindskedes den hastigt.

Ret naturligt meldte sig da Kravet om Forbedring og Udvidelse af Havnen, for at Byen derigennem kunde blive, hvad den i Følge sin Beliggenhed burde være — Stabelpladsen for Fyen. Der maatte da ogsaa sørges for en bekvem Udveksling mellem Havn og Jernbane; thi det blev ad Skinnevejene Skibsladningerne fremtidig skulde spredes over Øen.

Halvfjerdserne havde i økonomisk Henseende været ret gunstige for Havnen. Aarene 1872—1880 havde givet et samlet Overskud paa ca. 70.000 Kr., og Indtægterne var stadig stigende. Der var saaledes en betydelig disponibel Kapital til at begynde med.

Ved Byraadsbeslutning af $\frac{25}{6}$ 1882 blev det da overdraget en Kommission af betydende Mænd i og udenfor Byraadet at overveje Sagen og afgive Betænkning.

Kommissionen skaffede Handelsforeningen Lejlighed til at drøfte Sagen og udtale sig om den. Meningerne viste sig her stærkt delte ligesom i Kommissionen, der ikke naaede til Enighed om en Fællesindstilling. Spørgsmaalet havde vakt stor Interesse, og der var fremsat adskillige Planer. En af disse gik ud paa at bygge en ny Sydhavn. Havnesporene skulde da føres ad en Klapbro over Østhavnens Indløb til Skibsbroen og videre til Sydhavnens Vestside, idet Vesthavnen skulde fyldes, eller gennem Havnegade til Vest- og Sydhavnen. Efter en anden Plan skulde Byen købe de private Pladser ved Østhavnen, hvorefter dennes Østside skulde reguleres, og langs det nye Bolværk skulde lægges Havnespor, der senere kunde fortsættes til Vesthavnen og den eventuelle nye Sydhavn. Det blev

denne sidste Plan, der med Tiden vandt Tilslutning i Byraadet.

Kommissionen afgav ²⁶/₄ 1884 sin Betænkning og foreslog deri:

- 1) Uddybning af Østhavnen og Sejlløbet i 100—140 Fods Bredde til 18 Fod,
- 2) Istandsættelse af Østhavnens sydlige Bolværk til 18 Fods Vanddybde og nyt Bolværk til samme Dybde over mindst 94 Alen ved Østsiden af den gamle Skibsbro.

Disse to Punkter vedtoges d. ⁶/₈ af Byraadet, og de derefter udarbejdede Planer og Overslag vedtoges ³⁰/₉ s. A. Udstrækningen af det nye Bolværk langs Skibsbroens Østside ændredes til 235 Fod (fra Hjørnet ved Toldboden). Bolværksarbejderne udførtes i 1885 og kostede 43,721 Kr. Opmudringen foretoges 1885—87 af et Konsortium for 78,000 Kr.; Mudderet anvendtes til Opfyldning ved Vesthavnen.

⁹/₁₁ 1885 vedtog Byraadet at modtage Tilbud om Salg af de private Pladser ved Østhavnen for ialt 120,000 Kr., og ²⁰/₅ 1886 vedtoges Havneudvalgets Forslag om nyt Bolværk langs Havnens Østside, Vejanlæg m. m. (Overslag: 82,500 Kr.); disse Arbejder udførtes 1887.

Af andre Arbejder fra disse Aar kan nævnes Bygningen af en ny Sluse fra Voldgraven til Østhavnen (1886). Den gamle Sluse ved Vesthavnen blev derefter nedlagt tilligemed Strandportsbroen.

Østhavnens Ombygning havde krævet mange Penge; men der var ogsaa tilvejebragt et godt Havnebassin, som den Dag i Dag er til stor Nytte, og Sporforbindelserne var ordnede paa en heldig Maade.

Til de store Atlanterhavsdampere, som i de følgende Aar bragte Amerikas Overflod af gylden Mais hertil, for-

