



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

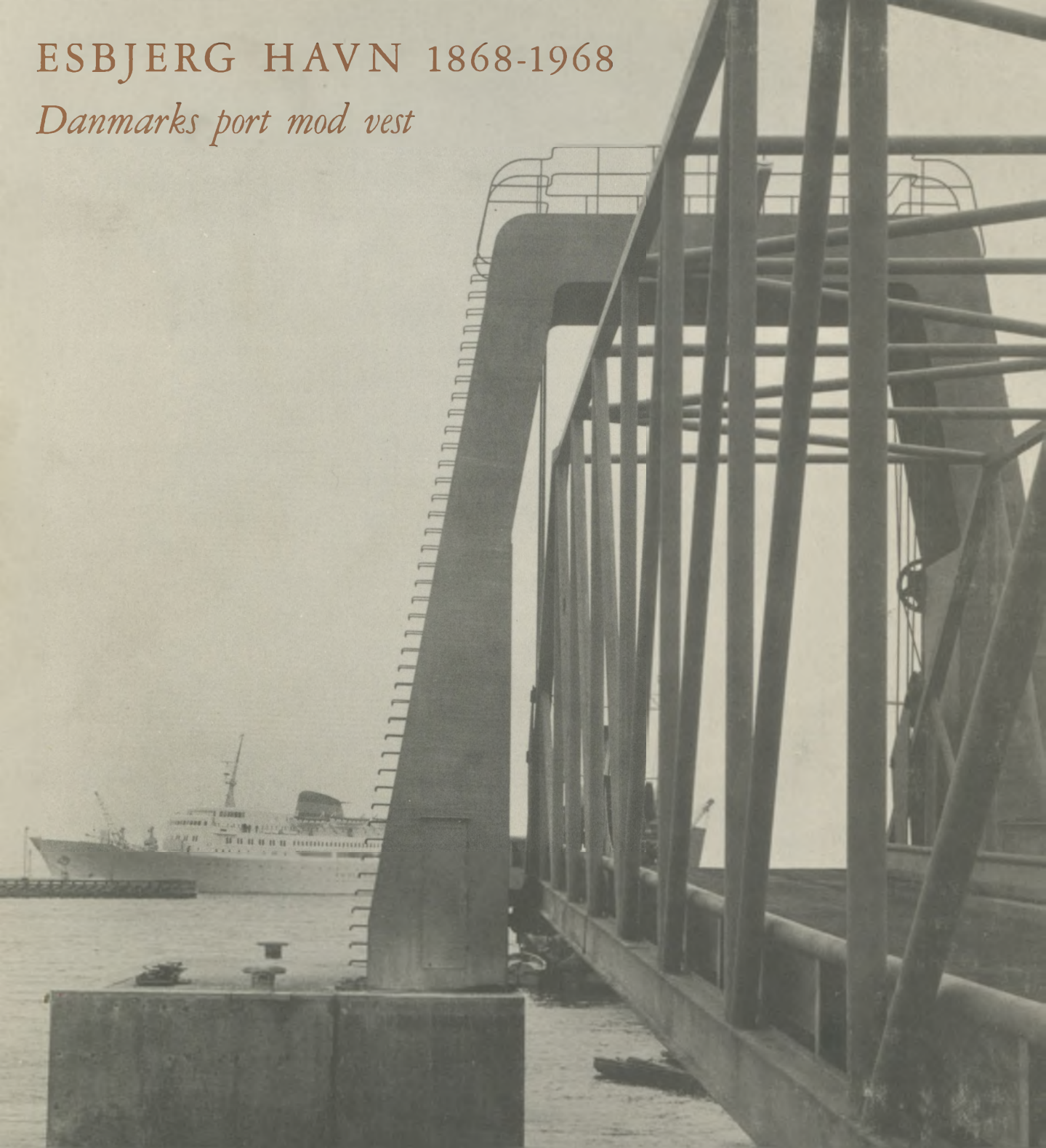
Links

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

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

ESBJERG HAVN 1868-1968

Danmarks port mod vest



ESBJERG HAVN 1868-1968

SIGURD RAMBUSCH

ESBJERG HAVN 1868-1968

Danmarks port mod vest

UDGIVET AF

ESBJERG KOMMUNE 1968

I KOMMISSION HOS

ENGERS HANSENS BOGHANDEL A/S

ESBJERG

ESBJERG HAVN 1868–1968

er sat og trykt af K. Rosendahls Bogtrykkeri, Aktieselskab, Esbjerg

Typografisk tilrettelægning, Bent Rohde

INDHOLD

Forord	Borgmesterens forord <i>side 6</i> . Forfatterens forord <i>side 7</i>
FØR ESBJERG HAVN BLEV TIL	Kysten og havet <i>side 9</i> . Skibsfart før Esbjerg havn <i>side 10</i> . Skæbneåret 1864 <i>side 14</i> . Estrups lov om Esbjerg havn <i>side 19</i> . Esbjerg 1868 <i>side 21</i>
HAVNEN ANLÆGGES 1868–78	Ekspropriation, licitation, kaution <i>side 25</i> . Arbejdet påbegyndes 1869 <i>side 27</i> . Anlægget afsluttes 1870–78. Regnskab <i>side 31</i>
GENNEMBRUDSÅRENE 1878–1900	Embedsmænd og administration <i>side 36</i> . Havnens udvidelser <i>side 38</i> . Eksporten <i>side 42</i> . Import <i>side 49</i> . Håndværk, industri, arbejdsforhold <i>side 55</i> . Fiskeri <i>side 56</i>
DEN STORE HAVNE-UDVIDELSE OG DEN FØRSTE VERDENSKRIG	Havneråd og administration <i>side 64</i> . Esbjerg i storpolitikken <i>side 68</i> . Østhavn eller vesthavn? <i>side 71</i> . By og havn <i>side 80</i> . Eksport <i>side 81</i> . Import <i>side 82</i> . Forsikrings- og rederivirksomhed <i>side 84</i> . Industri <i>side 85</i> . Arbejdsforhold <i>side 90</i> . Fanøfærgerne <i>side 93</i> . Stormfloder <i>side 94</i> . Fiskeriet <i>side 94</i>
MELLEMKRIGSTID OG BESÆTTELSE 1922–45	Havneråd og embedsmænd <i>side 100</i> . Udvidelser og uddybningsarbejder <i>side 102</i> . Havnens regnskaber <i>side 104</i> . Esbjergenserne og havnen <i>side 104</i> . Eksport <i>side 106</i> . Import <i>side 110</i> . Håndværk og industri <i>side 112</i> . Arbejderforhold <i>side 114</i> . Naturkræfter <i>side 117</i> . Fiskeauktionerne <i>side 118</i> . Fiskerflåden og fangsterne <i>side 120</i> . Sikkerheden til søs <i>side 122</i> . Fiskeriets organisationer <i>side 125</i> . Fiskebiler <i>side 128</i> . Verdenskrig og besættelse <i>side 129</i>
EFTER DEN ANDEN VERDENSKRIG	Havnens styrelse <i>side 139</i> . Havnens indtægter og udgifter <i>side 144</i> . Oprensning og uddybning <i>side 144</i> . Anlægsarbejder <i>side 146</i> . Eksport <i>side 154</i> . Import <i>side 162</i> . Serviceerhverv <i>side 165</i> . Industri <i>side 168</i> . Arbejderforhold <i>side 178</i> . Fanøbro eller færge? <i>side 180</i> . Naturkræfter <i>side 182</i> . Fiskeriet <i>side 183</i> . Claus Sørensen <i>side 190</i>
STATUS	<i>side 193</i>
Tabeller, registre m. m.	Tabeller <i>side 199</i> . Kilder <i>side 208</i> . Henvisninger <i>side 210</i> . Navneregister <i>side 213</i>

BORGMESTERENS FORORD

Den 24. april 1968 er det 100 år siden, loven om bygning af en statshavn ved Esbjerg fik kongelig stadfæstelse.

Et stærkt omdiskuteret anlægsarbejde kunne påbegyndes.

Ud af en spæd begyndelse er groet en havn af betydning for hele landet og et bysamfund på 75.000 indbyggere, et bysamfund, der er med til at give Vestjylland styrke.

Der er vel aldrig i Danmark vedtaget en lov, der har haft så stor betydning for egnsudviklingen – givet en egn en så eksplosiv udvikling.

Esbjergenserne af 1968 ved, at deres by kan takke havnen for sin hele eksistens, ved, at byens vækst i høj grad har været afhængig af havnens vækst og har altid følt den stærke forbindelse mellem havn og by som noget selvfølgeligt og vigtigt.

Derfor besluttede Esbjerg byråd at gå ind for forslaget om i forbindelse med havnejubilæet at lade arkivar ved Rigsarkivet, cand. mag. Sigurd Rambusch samle og bevare for eftertiden oplysninger om de begivenheder og personer, der især har præget udviklingen fra lovforslagets fremkomst til de seneste års eksplosive havneudvikling.

Sigurd Rambusch fortjener megen tak for flere års arbejde med at skrive denne bog om sin fødeby havn. Arbejdet er ikke blevet mindre af, at Sigurd Rambusch som historiker har lagt vægt på, at bogens indhold kan stå for videnskabelig kritik.

ESBJERG, DEN 20. JANUAR 1968

Henning Rasmussen

FORFATTERENS FORORD

Tanken om at udgive en bog i anledning af Esbjerg havns hundredårsdag blev fremsat af lektor B. Tengnagel Jørgensen ved Esbjerg byhistoriske Arkivs tiårsdag i efteråret 1961. På forslag af magistratsmedlem, lektor Gunnar Kjærsgaard forespurgte Esbjerg magistrat i efteråret 1964, om jeg ville påtage mig arbejdet. Jeg er taknemlig for den tillid, min barndomsby herved viste mig, og fordi jeg fik frie hænder til at løse opgaven.

Jeg skylder personalet på Esbjerg havnekontor, Esbjerg toldkammer, Vandbygningsdirektoratet, Fiskeriministeriet, DFDS i Esbjerg og København og Danmarks Statistik megen tak for venlig hjælp. Esbjerg byhistoriske Arkiv har været til uvurderlig hjælp under arbejdet. Jeg takker havneingeniør O. F. Bache, prokurist Hans Christian Jensen, grosserer Ejnar Pedersen og landsretssagfører H. Rambusch, alle Esbjerg, og amanuensis Aage Trommer, Odense, som har læst mit manuskript eller dele deraf og fremført gavnlige kritik.

RØDOVRE, DEN 10. JANUAR 1968

Sigurd Rambusch

Før Esbjerg havn blev til

KYSTEN OG HAVET

Den jyske vestkyst

Barsk og vanskeligt tilgængelig ligger den jyske vestkyst *fra Skagen til Skallingen*. Den har ingen naturlige muligheder for anlæg af havne, for langs kysten ligger to eller tre sandrevler, som større skibe ikke kan passere, og en stærk strøm truer med at rive alt menneskeværk ned, lukke fjordmundingerne og slibe kysten af til en ret linje. Indtil vort århundrede har derfor kun små fiskerlejer kunnet eksistere på denne del af Jyllands vestkyst.

Fra Ho bugt er kysten en helt anden. *Vadehavskysten* strækker sig ned til Holland, den består næsten overalt af den flade, grønne, marsk, men fra Esbjerg til Varde å når Esbjerg bakkeø helt ud til kysten. Ud for kysten ligger en række øer, de tre nordligste: Fanø, Manø og Rømø er danske. Vadehavet er lavvandet, ved ebbe er vandet borte, således at sejlads må foregå i dybene mellem øerne og i forskellige løb mellem øerne og fastlandet. Mellem Skallingen og Fanø løber Grådyb; mellem Fanø og Manø Knudedyb, mellem Manø og Rømø Juvredyb og mellem Rømø og Sild Listerdyb. Inden for dybene, fortrinsvis i nærheden af åmundingerne, ligger mange byer og havne. Ved Varde å ligger Varde og syd for åens udløb i Ho bugt Hjerting. Ved Ribe å finder vi Ribe. Nær Brede ås udløb ligger Ballum og ved Vidåen Tønder med kystbyerne Højer og Emmerlev. Syd for den nuværende grænse finder vi Husum og ved Ejderens udløb Tønning.

Tidevandet

I hele Vadehavet *gør tidevandet* sig stærkt gældende. Under indflydelse af månen stiger vandet to gange i døgnet, hver gang i lidt mere end 6 timer (højvande, flod), og lige så regelmæssigt trækker vandet sig tilbage to gange (lavvande, ebbe). Det er store vandmasser, der er i bevægelse:

Den gennemsnitlige forskel mellem højvande og lavvande er ved Esbjerg 1,32 m, men ved fuldmåne eller nymåne kan vandstanden stige indtil 2 m over dagligt højvande, *springflod*. Hvis det under springflod yderligere stormer fra sydvest, hejses faresignal, for så truer *stormfloden*, der kan presse vandet mere end 3 m over dagligt højvande.

Grådyb

I det stille vand mellem øerne og fastlandet synker småpartikler (slik og slam) til bunds. Derved hæves havbunden langsomt, og i det lange løb forøges landets areal. Ved lavvande ligger store partier (vaderne) tørtlagt, kun i løbene (loerne) står der endnu lidt vand. I løbene skifter strømmen fire gange i døgnet med ebbe og flod. Kraftigst er *ebbestrømmen*, fordi der løber mere vand ud gennem Grådyb end ind. Det drejer sig om ca. 30 pct. forøgelse af vandmasserne — nok til at dække Fanø med et 3 m højt lag vand.

Når vandet med en hastighed af 2 knob (d. v. s. godt 1 m pr. sekund) strømmer ud gennem Grådyb, skærer det sig ned i sandbunden. Den største dybde er i dag 16-17 m ved lavvande. Uden for snævringen mellem Fanø og Skallingen får vandet bedre plads, hastigheden tager af, og sand og slam synker til bunds. Forholdet minder om de store floders deltadannelser. Det nedfældede sand har dannet en banke, *Grådyb barre*. Det er afgørende for sejladsen på kystbyerne, at denne barre kan passeres af skibene. For at de moderne, dybtgående skibe kan gå ind til Esbjerg havn, er det nødvendigt med sandpumpere at holde sejlrenden gennem Grådyb barre uddybet.

SKIBSFART FØR ESBJERG HAVN

Vadehavets skibsfart i ældre tid

Fra Vadehavets kystbyer og fra byerne på vadehavsøerne, især Nordby og Sønderho på Fanø, har der, så langt vi kan se tilbage, udfoldet sig en livlig skibsfart, først og fremmest inden for området, men også på Tyskland, Holland og England. Ribe fik i det 12. århundrede, da Slesvig forfaldt og Limfjordens vestlige udløb sandede til, en betydelig vestvendt handel, og dermed begyndte byens storhedstid. Fra svenskekrigenes tid, og

især fra begyndelsen af det 18. århundrede var Ribe på retur, mens skibsfarten på Hjerding og Fanø var stigende. I første halvdel af det 19. århundrede var skibsfarten i Vadehavet overvejende lokal: Mellem vadehavsbyerne indbyrdes og mellem disse og Hamburg. Til denne by eksporteredes gode jyske stude, og skibene bragte kramvarer og kolonialvarer tilbage. Der var også handel med Norge: Eksport af korn, import af træ.

Tysk dominans

Vadehavets skibsfart betød dog ikke meget for landets samlede udenrigshandel. Hovedparten af Jyllands handel foregik til lands og var rettet mod Hamburg. Det er blevet sagt, at Hamburg indtil 1848 var jydernes hovedstad, og sandt er det, at byen økonomisk betød mere for dem end København. Jyderne regnede med hamburgsk kurant, tysk sprog og tyske sæder vandt indpas blandt dem. Tysk kultur havde i det hele taget en stærk stilling i enevældens Danmark, og særlig dominerende var den i Sønderjylland, og det fra København så fjerne Vestjylland.

Eksporten til England vokser fra 1840

Omkring 1840 begyndte det engelske marked at gøre sig gældende. De stærkt voksende engelske industribyer havde behov for import af fødevarer, og da den britiske regering i slutningen af 1840'erne ophævede korntolden og kvægtolden, lettedes adgangen til dette købedygtige marked. Danmark eksporterede smør, korn og stude i stigende omfang og til stigende priser. Eksporten gik over Hamburg, i mindre grad over Tønning og Husum, men i Jylland opstod hurtigt et ønske om at undgå mellemhandlerne og reducere studenes vægttab. Hovedleverandør af stude var Limfjordsegnene. Heroppe tog i 1842 den ansete godsejer, etatsråd *E. M. Tang* til Nørre Vosborg til orde for at etablere en direkte dampskibsforbindelse mellem de vestlige Limfjordsegne og England. Ålborg frygtede disse planer og bremsede dem, men forhandlingerne havde givet englænderne interesse for direkte import af stude fra Jylland, og i 1847 lagde et engelsk dampskib til i Hjerding.

I den nørrejyske stænderforsamling foreslog fhv. stiftamtmand *Rosenørn*, Århus, i december 1846, at der skulle anlægges en havn inden for Grådyb, og at jernbanen fra København til Roskilde, der netop var ved at være færdig, burde forlænges mod vest til Hjerding.

Under treårskrigen 1848-51 standsede den danske studeeksport sydpå, og dette blev Hjertings store chance. I 2-3 år var det lille fiskerleje den eneste danske by uden for København, der havde regelmæssig dampskibsforbindelse med England; eksporten nærmede sig i 1850 Københavns: 10 dampskibe med tilsammen 1745 tons mod Københavns 20 dampere med 1875 tons. I 1850 udskibedes 1115 stk. kvæg og 54.000 kg flæsk og i 1851 1029 stk. kvæg og 67.500 kg flæsk.

Hjerting landgangsbro

Efter krigen blev det imidlertid klart, at udskibningsforholdene ved Hjerting var alt for primitive. Et konsortium af købmænd og embedsmænd fra Ribe amt stiftede da et aktieselskab, der i 1852 lod bygge en landgangsbro, hvor damperne kunne lægge til. Initiativet i Hjerting fandt sympati på Rigsdagen. *A. F. Tscherning* udtalte under debatten 1852-53 om de jyske jernbaner, at man burde lægge en linje til Hjerting, idet den nære forbindelse med Vesteuropa gjorde Vestjylland bedre egnet til industri end nogen anden del af Danmark. Men det blev ved sympatien, hverken loven af 31. marts 1853 om en midtjysk jernbane (der aldrig blev anlagt), loven af 4. marts 1857 om den østjyske længdebane eller den store jernbanelov af 10. marts 1861 tog hensyn til Vestjylland. Ved den sidstnævnte lov blev jernbanen ført frem til Holstebro, men syd for denne by og vest for Østjyllands længdebane var der ingen jernbaner.

Hjerting landgangsbro eksisterede i 10 år. Den fik lidt statsstøtte, og initiativtagerne ofrede store beløb på den, men vanskelighederne var for store: Isen ødelagde broen hver vinter, og indtægterne ved trafikken var ikke store nok til at dække vedligeholdelsen.

Vestjyllands forsøg på at få direkte dampskibsforbindelse med den nye kunde, England, var i første omgang mislykkedes. Man manglede en sikker havn med gode trafikforbindelser og måtte se på, at de andre jyske havne, især Ålborg, Århus og Kolding trak Englandshandelen til sig. Vestjylland var fortsat den økonomisk svageste del af riget: Befolkningen var fattig, jorden ufrugtbar, og trafikforbindelserne dårlige. Det var en næsten umulig opgave at udvikle denne forsømte landsdel, og foreløbig manglede viljen dertil.

SKÆBNEÅRET 1864

Brat af slaget
rammet —

Året 1864 satte skel i Danmarks historie. De mennesker, som oplevede 1864, glemte det aldrig. Danmark var ikke uden skyld i krigens komme. Vor udenrigspolitik havde været uforsigtig: Vi havde overvurderet vor militære styrke efter den heldigt afsluttede treårskrig og naivt stolet på, at Sverige-Norge ville hjælpe os, og at stormagterne England, Frankrig og Rusland ikke ville lade os i stikken. Med ét blev illusionerne revet fra os, Danmark stod helt alene og tabte selvfølgelig kampen mod Bismarcks moderne krigsmaskine.

Ved freden i Wien i oktober 1864 måtte vi afstå Slesvig, Holsten og Lauenburg; grænsen til det nye stærke Tyskland kom til at gå ved Kongeåen. Danmark mistede $\frac{1}{3}$ af sit areal, $\frac{2}{5}$ af sine indbyggere og 200.000 dansksindede sønderjyder kom under preussisk herredømme. Et dybt mismod greb nationen efter denne amputation. Havde Danmark overhovedet muligheder for at eksistere som selvstændig stat?

Fremgang efter krigen

Men netop da landet var faldet dybest, voksede viljen til at rejse det. I Danmarks indre historie blev halvtredsåret 1864-1914 en fremgangstid uden lige, økonomisk og kulturelt. Der blev bygget højskoler over hele landet, hvor de unge bønder lærte at løfte blikket op over dagligdagen og erhvervede en hidtil ukendt selvtilid. De blev bedre landmænd, og hjemme i sognene rejste de forsamlingshuse og grundlagde brugsforeninger, andelsmejerier og andelsslagterier.

Det danske Hedeselskab (grundlagt 1866) opdyrkede heder og moser, især i Jylland, og skabte dermed levede muligheder for tusindvis af nye landbohem. Erhvervs livet oplevede en »Gründerperiode«; det viste sig at være en fordel for den svage danske industri, at den i 1864 blev frigjort fra den dominerende holstenske industri. Staten gav det private initiativ frie tøjler og hjalp til med jernbaneanlæg og direkte statstilskud, f. eks. til hedesagen. Hovedmanden i det industrielle og kommercielle gennembrud var finansmanden *C. F. Tietgen*.

Politisk standsede udviklingen i retning af demokrati efter nederlaget i 1864. Den gennemsete grundlov af 1866 gav, ved hjælp af privilegeret

stemmeret, godsejerne og byernes økonomiske overklasse magten. De brede befolkningslag af bønder og arbejdere blev indtil 1901 holdt uden for politisk indflydelse, men i disse årtier fik de lejlighed til at udvikle sig økonomisk og kulturelt, så de i det 20. århundrede helt naturligt overtog regeringsmagten.

Danmark behøver en
havn mod vest: 1865

Det er i denne sammenhæng, at anlægget af Esbjerg havn skal ses. Handelen var allerede før krigen begyndt at orientere sig mod England, nu blev forbindelsen mod syd brat afskåret. Hamburg kunne ikke mere være Jyllands handelscentrum og storhavn, vi måtte klare os selv.

Regeringen havde forståelse for værdien af en havn på Jyllands vestkyst. Allerede i efteråret 1864 begyndte Indenrigsministeriets embedsmænd og vandbygningsinspektør *C. Carlsen* at arbejde med sagen, og 14. februar 1865 forelagde indenrigsminister *Tillisch* Folketinget »Udkast til lov angående anlæg og drift af en jernbane igennem det sydlige Jylland fra Vamdrup station på den østjyske jernbane til Strandby på Jyllands vestkyst, samt angående anlæg af en havn på sidstnævnte punkt«. I motiverne udtalte ministeren »Med hertugdømmet Slesvig har Danmark mistet rådigheden over de for den danske handel så vigtige veje gennem dette hertugdømme. Regeringen har derfor straks måttet tage det spørgsmål under overvejelse, om der ikke måtte kunne åbnes nye veje for den danske handel«. Videre hed det, at landet ville få den mest direkte forbindelse med England, varerne ville ankomme i bedre stand, især kreaturerne som ikke skulle vandre så langt og måske kunne blive kørt. Endelig blev det understreget, at havn og jernbane ville fremhjelpe det tilbagestående Vestjylland.

Beyerincks projekt

Havnen måtte koste 600.000 rigsdaler (1 rdl. = 2 kr.) og skulle anlægges efter et projekt af den hollandske ingeniør *J. A. Beyerinck*. Denne havde på regeringens anmodning i 1851 foretaget en vurdering af mulighederne for at anlægge en storhavn på vadehavskysten. Af tre muligheder: Strandby, Husum og Tønning foretrak han Strandby, fordi der her var en beskyttet red, gode indsejlingsforhold, tilstrækkelig dybde også ved lavvande og kort afstand fra kysten til dybt vand. Siden havde Danmark

mistet de to ikke ubetydelige havne Husum og Tønning, så valget var let. Beyerincks projekt for en havn ved Strandby gik ud på at anlægge et 28.000 m² bassin mellem tre moler på vand, der ved lavvande målte knap 5 m. En 600 m lang dæmning vinkelret på kysten skulle forbinde denne dybvandshavn med det faste land. Der kunne rejses mange indvendinger mod dette projekt. Det blev da heller ikke realiseret, skønt regeringen ved lovforslaget gik ind for det, men Beyerinck skal have den ære, at han var den første, som klart påviste, at Strandby ved Grådyb var det bedste sted at anlægge en dansk Nordsø-havn.

Bruuns første projekt

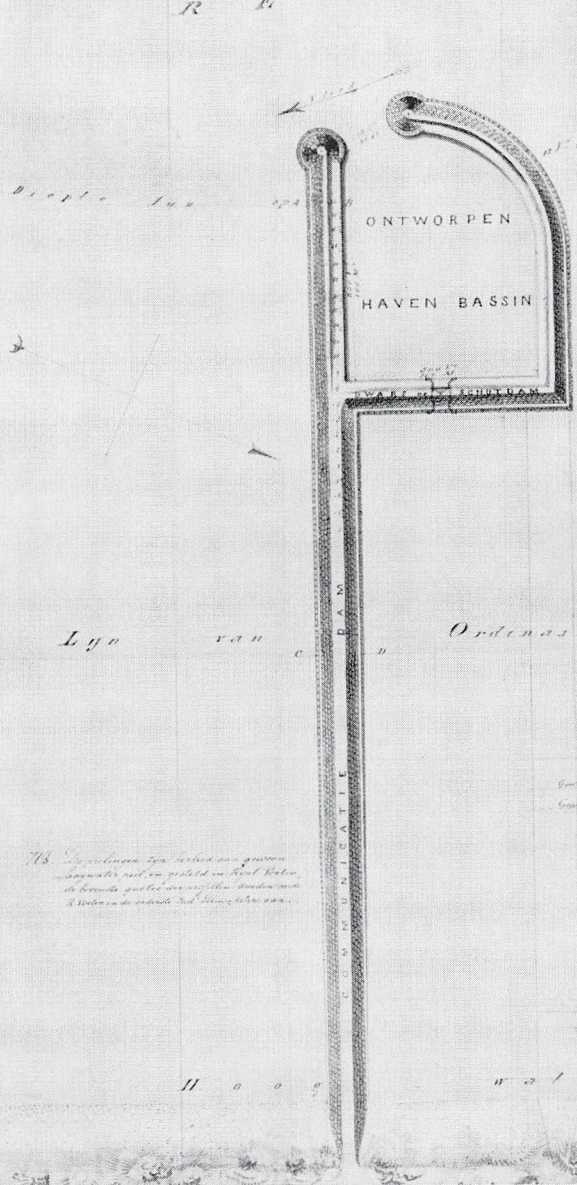
I samme måned, som Tillisch forelagde Beyerincks forslag for Folketinget, henvendte digekonduktør, cand. polyt. *C. Bruun* sig til ministeriet med et forslag til en havn på Skallingen. Bruun frygtede, at Grådyb barre skulle brede sig og hindre skibene i at nå Strandby, han foreslog derfor, at havnen blev lagt mellem to moler vinkelret udløbende fra den smalleste del af Skallingen mod sydvest. Han havde bemærket, at vandet ved ebbe stod $\frac{1}{2}$ m højere i Ho bugt end i Nordsøen uden for Skallingen. Den udskyllende kraft i dette vand ville han benytte til at holde havnen mellem de to moler uddybet. Længere oppe i Ho bugt foreslog Bruun at anlægge en dokhavn, som skibene kunne nå via en forbindelseskanal gennem det lave Skallingen. Prisen for en gennemførelse af Bruuns projekt var ca. 2 $\frac{1}{2}$ mill. rigsdaler.

Forhandlingerne om Tillisch's forslag viste stor uenighed. Repræsentanterne for Vestjylland ville gerne have en havn i Vestjylland, men hver af dem ønskede havn + jernbane til sin egen valgkreds! Repræsentanterne for øerne og især for København ville ikke bevilge så mange penge, som ministeren foreslog. Uden for Rigsdagen virkede konsul *J. K. Bork*, Nordby, energisk for, at den påtænkte havn kom til at ligge i Nordby. Til sidst besluttede tinget at afvente resultatet af de undersøgelser over Ringkøbing fjords uddybning, som en engelsk ingeniør var ved at foretage.

Bruuns andet projekt Sagen henlægges

Den 20. maj blev Bruun af vandbygningsinspektør C. Carlsen opfordret til at undersøge farvandet og projektere en havn på kysten inden for Grådyb. Resultatet blev offentliggjort i juni 1866 i pjecen »Om anlæget

R H H D B



ONTWERP
voor een HAVEN BASSIN
aan te leggen by STRANDBY op de
westkust van JUTLAND.

Bevestigd te het Koninkr. in wdt. te Amsterdam den
24 den Junij 1851 met het Koninkr. bevel van
den Koninkr. van Nederland.

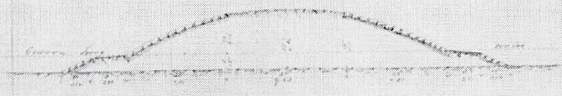
J. A. Beyerincks

Lijn van c " Ordinasie laag water

Profil van den Aanstelyken Heuvel
over de Lijn AB



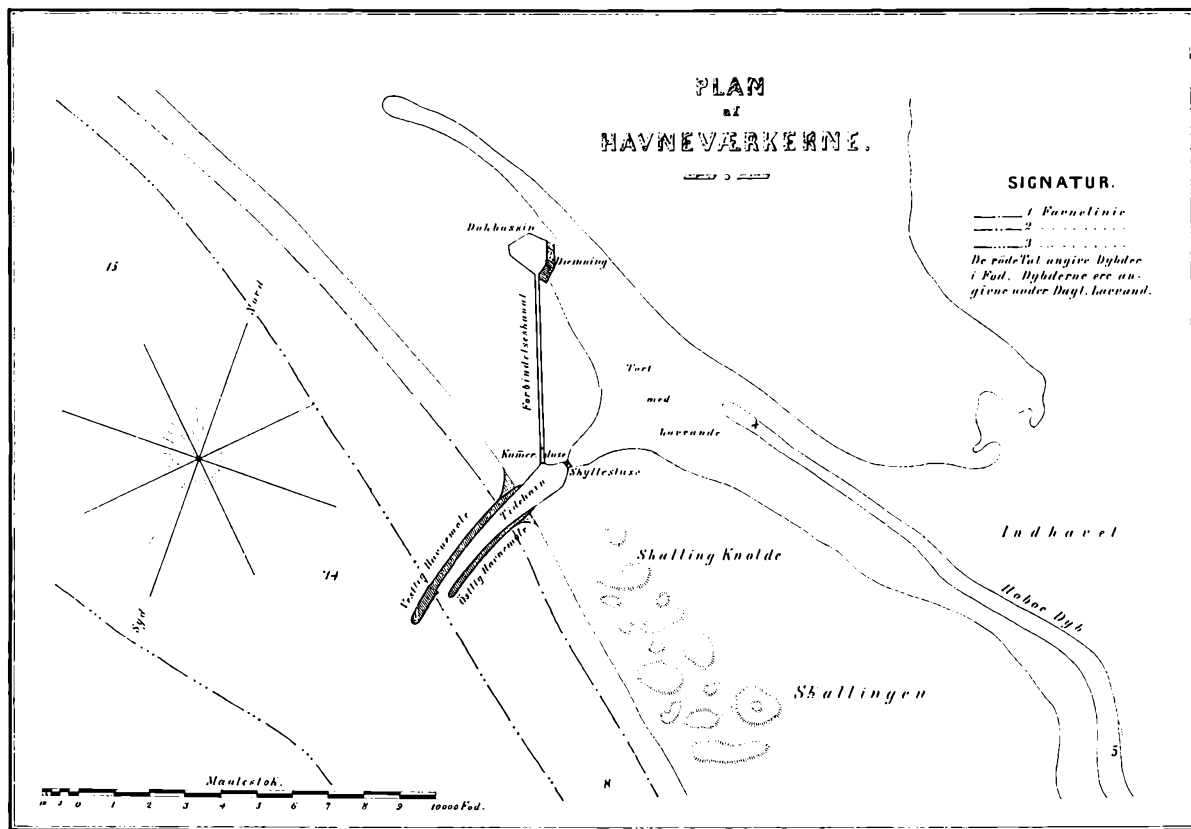
Profil van den Communicatie dam
over de Lijn CD



H o o g w a t e r L i j n

78. De afbeelding toont het ontwerp van een haven- en bassin, met een getijdewal van hout en steen, die de haven van de open zee afscheidt. De afbeelding is bedoeld om de afmetingen en de vorm van de haven te laten zien.

Ingeniør J. A. Beyerincks forslag til en havn ved Strandby, 1851



Digekonstruktør C. Bruuns forslag til en havn på Skallingen, 1865

af en havn ved Grådybets fastlandskyst«, trykt ved Indenrigsministeriets foranstaltning. Heri foreslås det havneanlæg, som to år senere blev til lov: En dokhavn ved Esbjerg beskyttet af en nordre og en søndre mole og med en lededæmning, der dels skulle beskytte forhavnen, dels koncentrere ebbestrømmen, så den med større kraft kunne bevare dybden i Grådyb. Der tilkommer civilingeniør Bruun stor anerkendelse for dette forslag. Foreløbig var tiden dog ikke moden til at realisere det. Forfatningen af 1866 var ved at blive til, og kampen for og imod den lagde beslag på alle politiske kræfter. På lokalt plan fortsatte agitationen for en havn i Sydvestjylland.

ESTRUPS LOV OM ESBJERG HAVN

J. B. S. Estrup

Den 6. november 1865 var *Jacob Brønnum Scavenius Estrup* blevet indenrigsminister. Estrup var godsejernes ledende politiske kraft, han blev fader til den reaktionære grundlov af 1866 og var fra 1875-94 regeringens myndige leder. I de knap fire år, Estrup var indenrigsminister, lykkedes det ham at gennemføre vigtige kommunallove og at få anlagt nye jernbaner. Han så stort på den enkelte jernbanes rentabilitet, ønskede at banerne skulle tjene til udvikling af landsdelene. Som »jernbaneminister« opnåede han en betydelig popularitet især i Jylland. Ved siden af grundloven var loven om Esbjerg havn Estrups vigtigste indsats i disse år.

Lovforslaget 1868

Forslaget til lov om en havn ved Esbjerg blev forelagt Folketinget den 6. januar 1868. Det rummede fire korte paragraffer:

- § 1: Ved indenrigsministerens foranstaltning anlægges i nærheden af Esbjerg en dok-havn for statskassens regning.
- § 2: Til det i § 1 omhandlede anlæg kan anvendes et beløb af 600.000 rdl. hvoraf kommer til anvendelse i finansåret 1868-69 indtil 200.000 rdl. Herunder er ikke indbefattet indførselstold af de til anlægget anvendte materialer. Anlægget skal være fuldført senest den 1. januar 1871.
- § 3: De i lov om anlæg og drift af jernbaner i kongeriget af 10. marts 1861 §§ 5, 9, 10 og 11 indeholdte bestemmelser finde også anvendelse på dette anlæg.
- § 4: Indenrigsministeren fastsætter de nærmere bestemmelser om havnens benyttelse og bestyrelse, samt opkrævning af havneafgifter, hvilke indflyde i statskassen.

Samme dag forelagde ministeren forslag om jernbaner fra Skanderborg til Silkeborg og fra Nørresundby til Frederikshavn, men der var — til forskel fra 1865-forslaget — intet om jernbaner til Esbjerg.

15 uger senere havde Estrup ført sit forslag gennem Rigsdagen, uden at det havde gennemgået en eneste ændring, og den 24. april 1868 stadfæstede kong *Christian IX* loven. Samme dag stadfæstedes jernbaneloven,



J. B. S. Estrup
gennemførte loven om
anlæg af Esbjerg havn

som Rigsdagen havde givet en vigtig tilføjelse, nemlig en paragraf om anlæg af to jernbanelinjer til Esbjerg, en fra Holstebro og en fra Vamdrup (Lunderskov), som begge skulle være færdige senest 1. juli 1874.

Historien om forslaget gennem Rigsdagen er fortalt flere gange, så der skal her kun gives et resumé. Loven blev vedtaget med stort flertal både i Folketinget (71 stemmer mod 12) og i Landstinget (41 mod 3). Men der var altså modstandere — hvem var de? Først og fremmest de nationalliberale, embedsmands-partiet, som havde regeret Danmark 1848-64, men som efter nederlaget var blevet skudt til side som synde-bukke. De var imod efterkrigsårenes tilløb til samarbejde mellem »de små og de store bønder« af rent taktiske grunde, men dertil kom, at de i overvejende grad repræsenterede København og øerne, hvor interessen for Vestjylland selvfølgelig var ringe — København ville gerne overtage hele boet efter Hamburg! Et par modstandere repræsenterede østjyske byer, som også kunne føle sig truet af Esbjerg og endelig ytrede en dogmatisk-liberalistisk betænkelighed ved, at staten optrådte som initiativtager og derved forrykkede den naturlige økonomiske balance.

Lovens modstandere

Storkøbmanden *Alfred Hage*, valgt i Roskilde, førte an i modstanden. Han havde allerede under behandlingen af forslaget i 1865 været meget mod tanken om at anlægge havn i Vestjylland. Hage og søofficeren *J. C. Tuxen*, valgt i København, efterlyste statistik om Vestjylland, om eksporten via Hjerting m. m., men Estrup bemærkede, at hvis man stillede dem tilfreds på dette punkt, ville de bare finde noget andet at klage over. De fandt forslaget for dyrt og ville nøjes med en udskibningsbro. Hage foreslog en hestetrukket jernbane fra Holstebro til Esbjerg, det kunne vel ikke betyde meget, om studene ankom til havnen et par timer før eller senere. Denne vidunderlige tanke fik gårdejer *Søren Kjær*, Viborg amts 4. kreds, til at aflevere følgende spydighed: »Jeg kommer uvilkårligt til at tænke på, at det ærede medlem, hvis der igen måtte blive spørgsmål om at hjælpe Vestkysten, ville foreslå studebane, thi jeg er fuldkommen overbevist om, at forskellen i tid mellem at køre med heste og stude ikke er nær så stor som mellem lokomotiv og hestebane — i hvert fald kunne studene jo undertiden stå af og hjælpe deres kammerater«.



C. F. Tietgen
kautionerede for havnens
entreprenør

I Landstinget var digteren *Carl Ploug*, valgt i København, leder af modstanden. Han ville, som Hage, nøjes med en udskibningsbro, men Estrup påviste, hvor utilstrækkelig Hjertingbroen havde været, og hvor meget landet ville vinde ved en ordentlig havn. Hage fik kun tilslutning fra 10 andre landstingsmænd, og ved den endelige afstemning stemte kun tre københavnske landstingsmænd mod regeringens forslag.

Estrup forsvarede sit forslag klogt og energisk. Blandt tilhængerne er der grund til at nævne Strandbykredsens repræsentant i Folketinget, den kloge grundtvigske bonde *N. J. Termansen*. Han mente, at hele landet ville få fordel af havnen og pegede på, at nationale hensyn talte for at vende sig fra Hamburg til England: » ... fra et folk, hvortil man står i handelsforbindelse ... kommer også indflydelser med hensyn til det åndelige liv«.

ESBJERG 1868

Stedet Esbjerg

Det er på tide, at vi betragter det sted, som Rigsdagen havde valgt til anlæg af den nye havn. Kysten ved Esbjerg løb i retningen nordvest-sydøst. Ved højvande nåede vandet helt op til land, men ved lavvande lå der en standbred på 3-400 m. Over stranden, synlig fra Fanø og Grådyb, rejste sig stejlt *Esbjerg kleve* (kløv) i gult, fast sand til en højde af 15-16 m. På det ret højt beliggende land bag kleven sås to bakker: *Baunehøj* (25 m over havet), hvor vandtårnet knejser i dag, og den noget mindre *Lille Baunehøj* godt 300 m mod sydøst (ved Baunehøjvej). De to bakker havde tidligere heddet *Esbjerg* og *Lille Esbjerg*.

Esbjerg var i 1868 et overmåde forblæst og øde sted. De nærmeste byer af nogen betydning var Nordby på Fanø samt købstæderne Varde og Ribe. Strandby, 1 km nordvest for Baunehøj, havde kro og overfartssted til Fanø. Esbjerg bestod af to gårde og et hus, der tilsammen talte ca. 20 beboere. Det lader sig næppe gøre at fastslå det nøjagtige tal: Folketællingen i 1860 anfører 29 personer, mens forskellige uofficielle kilder omkring 1868 reducerer tallet til 13. Rundt om Esbjerg lå, fra vest mod øst, Strandby, Vognsbøl, Spangsbjerg, Kvaglund, Boldsager, Jerne, Veldbæk og Måde. Disse landsbyer og steder udgjorde hovedparten

af Jerne sogn, som i 1860 havde 718 indbyggere, der næsten alle ernærede sig ved landbrug. Sammen med annekssoget Skads dannede Jerne en kommune. I administrativ henseende hørte Jerne-Skads kommune under Skads herred; herredsfogeden, der på én gang var politimester og dommer, boede i Varde.

Navnet

Navnet Esbjerg vides første gang brugt 1502. Om navnets oprindelse og betydning er der flere meninger. Oluf Nielsen hævder i »Skads herreds historie«, at det kommer af kvindenavnet *Æsa*. Andre forklaringer går ud fra ord som *æse* (hæve sig) eller *ås* (højderyg). Den nyeste stednavneforskning mener, at navnet kommer af det jyske verbum *ese*, d. v. s. sætte madding på krog, især orm, som stranden neden for Esbjerg kleve var rig på. *Esepiger* gravede *es* og satte den på fiskekroge, længe før Esbjerg blev anlagt, den skik fortsatte, så længe fiskerne anvendte kroge. *Bjerg* var i ældre dansk den almindelige betegnelse for bakke og bruges endnu i vestjysk i den specielle betydning klit.

»Illustreret Tidende« om Esbjerg 1868

Hvordan så offentligheden på planerne om en havn ved Esbjerg? Ugebladet »Illustreret Tidende«, tidens mest udbredte oplysende organ, bragte en artikel om Esbjerg 15. marts 1868, mens Rigsdagen endnu behandlede Estrups lovforslag. Vi citerer:

»Esbjerg er navnet på en temmelig høj bakke, der ligger omtrent en halv fjerding vejs afstand fra Strandby, hvorfra overfarten til Fanø nu finder sted. Denne bakke går på to steder stejlt ned imod havet og danner derved ligesom to små forbjerge, der kaldes »østre og vestre klif«. Nedenfor den vestre af disse kliffer, der tillige er den største, er det, at den påtænkte havn skal anlægges. Fra toppen af banken, der er 80 fod over havfladen, haves en meget vid og smuk udsigt til alle sider. Lige overfor ligger Nordby på Fanø, og over Fanø ser man Vesterhavet i hele dets majestæt. Man venter ikke på den ellers af naturen så stedmoderligt behandlede egn at træffe på en så henrivende smuk og storslået udsigt, der forbavser alle fremmede; vi have derfor det håb, at der på Esbjergs nøgne ryg med tiden vil rejse sig en smuk pavillon, hvorfra de rejsende, der i hundredvis ville komme med jernbanen (in spe), kunne beundre naturens



Esbjerg klevne (»Illustreret Tidende«, 15. marts 1868)

storhed, uden alt for meget at forulempes af blæsten, der rigtignok er temmelig vedholdende i disse egne. Den lille venlige by, der ligger lige overfor, vil da forhåbentlig også blive talrigt besøgt af badegæster, når de kunne køre til Esbjerg direkte med jernbanen og fra Esbjerg blive satte over til den nye bro, der i år er bleven bygget ved havnen i Nordby, med dampfærgeren (også in spe). Sed quo me rapis? Fantasi! — Stop lidt! og husk på, at der gives en Rigsdag, som også har et ord at tale med, førend alle disse herligheder blive til virkelighed; thi skønt det vistnok står aldeles klart for jyderne, og da navnlig for vestjyderne, at en havn ved Esbjerg, i forbindelse med tværbanen til østkysten og længdebanen nordefter, vil blive af uberegnelig vigtighed ikke alene for Jylland, men

for det hele land, så finder dog det lovudkast, der i denne retning er fremlagt af regeringen, i Rigsdagen modstand fra sider, hvorfra man mindst skulle vente den. Man skulle nu tro, at regeringen, forinden den forelagde en sådan lov, havde skaffet sig sikkerhed for, at skibe kunne komme ind til havnen, der jo ellers var til ingen nytte. Ikke desto mindre findes der kloge folk i tinget, som påstår, at Grådybet stadigt tilsander mere og mere, og at dybden i farvandet aftager år for år. Der ligger måske en halv, men også kun en halv sandhed til grund for denne påstand. Et bestemt løb eller en bestemt rende kan måske have haft otte fod vand ved lavvande på én tid og syv fod på en anden, eller med andre ord: barren kan have flyttet sig; men der har i mange år været og vil fremdeles til evige tider, hvis ikke ganske overordentlige naturbegivenheder indtræffer, være et løb med otte fods vand. Man behøver altså kun, for at undgå alle ubehageligheder, at afmærke det løb, der på den givne tid er det dybeste. Forresten taler erfaringen bedre end alle teorier, og da det er faktisk, at et dampskib af tolv fods dybgående i afvigte sommer uden allermindste vanskelighed er gået ind og ud af Grådyb, så er det ganske ligegyldigt, om nogen siger, at det ikke kan lade sig gøre. For at give læseren et begreb om de virkelige forhold, meddeler vi et situationskort over Grådyb med løbet til Fanø og Esbjerg. Som man af dette vil se, frembyder farvandet inden for barren ingen vanskeligheder for søfarten, hvorimod det unægtelig kunne være ønskeligt, om dybden var noget større på selve barren. Men som den nu er, vil der dog altid under sædvanlige forhold være vand nok for skibe af ti fods dybgående ved højvande og i et par timer før og efter dette. Det følger af sig selv, at intet større skib prøver at gå over barren på den tid, da vandet er lavest, men det behøves heller ikke. — Hvis havneanlægget kommer i stand, hvad vi af hjertet ønsker og håber, vil der selvfølgelig blive etableret et fast lodseri enten på Fanø eller et sted på fastlandet i nærheden af Grådyb, og vi er da overbevist om, at de brave lodser ville bevise sandheden af den sætning: Æt er: et søkort at forstå, et andet: skib at føre«.

Havnen anlægges 1868-78

EKSPPROPRIATION - LICITATION - KAUTION

Rigsdagen havde besluttet, at der skulle anlægges en dokhavn ved Esbjerg inden 1. januar 1871, og at jernbanelinjerne Lunderskov-Esbjerg og Holstebro-Esbjerg skulle være færdige senest 1. juli 1874, men Rigsdagen havde ikke taget stilling til havnens udseende og arbejdets udførelse. Det påhvilede Vandbygningsdirektoratet under Indenrigsministeriets tilsyn at udfylde lovens rammer.

Ekspropriation

Det første fornødne var at ekspropriere jord til anlægget. Vandbygningsdirektør C. Carlsen rejste til Esbjerg den 12. juni og forhandlede med landinspektør *Wilkens* og den tilsynsførende ingeniør ved jernbaneanlægget. Den 13. juli trådte ekspropriationskommissionen sammen og købte af *Abelone Madsen*, Esbjerggård nr. 1, $7\frac{3}{4}$ td. land, og af *Niels Christensen Esbjerg*, Esbjerggård nr. 2, $19\frac{1}{2}$ td. land. Af gæstgiver *Morten Spangsbjerg* og gårdejer *Christensen* i Strandby købte kommissionen 6 td. land, i alt $33\frac{1}{4}$ td. land (183.400 m^2). Priserne varierede fra 20 rdl. til 160 rdl. pr. td. land efter jordens kvalitet og beliggenhed. Ejerne fik til lige erstatning for tab af strandret og for uheldige overskæringer. Udgifterne til ekspropriationen m. v. beløb sig til 14.260 kr. 17. og 18. august lod landinspektøren med tre plovfurer grænsen trække mellem statens arealer og Jerne-Skads kommune. Grænsen for havnen gik langs den sydlige side af den senere Havnegade med Englandsgade og Strandgade (i dag: Højgade) som østlige og vestlige grænse.

Licitation

Den 31. juli blev arbejdet udbudt i entreprise. Beskrivelsen fulgte nøje C. Bruuns forslag fra 1866. Anlægget skulle omfatte tre dele:

I. En dokhavn omfattende 52.000 m^2 vandareal med 4 m dybde, omgivet af 2 diger, begge 6 m over daglig højvande, et der fra kysten løb

mod sydøst (vestre dokdige) og et der løb mod syd (sydøstre dokdige). Ved det sidste skulle der på indersiden bygges en kaj på 263 m og langs vestre dokdige en kaj på 57 m, i alt 320 m kaj. Digerne skulle bestå af jord forstærket med pæle og dækket med marskler og græstørv; ydersiderne skulle forstærkes med et lag kløvede sten lagt på granitskærver.

II. Sluse og slusegab. Slusegabet skulle være 15,70 m bredt og 3,75 m dybt, opført af granit og mursten på beton funderet på et pæleværk. Jernportens to fløje skulle mødes i en indadgående stump vinkel, således at vandet ved flod kunne løbe ind, men ikke ved ebбетid trække sig tilbage. Til beskyttelse af slusen anlægges mod vest en forlængelse af vestre dokdige, mod øst en mole med afviserværk. Over slusen en 1 m bred løbebro.

III. Forhavn og lededæmning. I forlængelse af slusegabets vestside, men med en kraftig drejning mod nord, anlægges en 190 m lang mole (nordre mole). Parallelt med den, men uden forbindelse med land, anlægges en søndre mole på 272 m. Mellem disse to moler indrettes en forhavn, der skal holde 3,9 m ved dagligt højvande. Hvor søndre mole hører op, fortsætter en lededæmning mod sydøst, således at den fjerner sig fra land; dens længde sættes til 940 m. Tanken var, at ebbestrømmen skulle koncentreres, således at den med større kraft kunne holde forhavnen fri for slam og slik.

Til dokhavnen måtte anvendes i alt 210.000 rdl., til slusen 120.000 rdl. og til forhavnen 205.000 rdl., i alt 535.000 rdl. Resten af de bevilgede 600.000 rdl. ansloges at ville medgå til havnespor, administration og uforudsete udgifter.

Der indkom 4 tilbud, deraf et fra en lokal mand, konsul Bork i Nordby. I første omgang forkastede ministeriet alle tilbudene. Dernæst gik det med til visse lempelser, bl. a. at der måtte anvendes betonblokke med grus i søndre mole og lededæmningen i stedet for tømmerkister med sten. Til slut antog ministeriet det billigste tilbud, fordi man på ingen måde turde overskride det bevilgede beløb. Denne sparsommelighed skulle blive dyr.

Tilbudet på 535.000 rdl. kom fra *Louis Carlé*, en 43-årig schweizisk ingeniør, der havde deltaget i havneudvidelser i Helsingborg, Helsingør og København. Fra dette arbejde kendte vandbygningsdirektøren ham som en ganske dygtig tekniker med en udtalt hang til at overvurdere sig selv. Han krævede derfor, at Carlé stillede betryggende kaution. Kautiønisten blev Privatbankens 39-årige direktør *C. F. Tietgen*, den store igangsætter og leder i dansk handel og industri i disse år: DFDS (1866), Store Nordiske Telegrafsekskab (1869), De danske Sukkerfabrikker, De danske Spritfabrikker, De forenede Bryggerier (1872) m. fl. Tietgen havde interesser i adskillige jernbaneanlæg og så klart den fordel, som hans virksomheder, og da især DFDS, ville have af en havn mod vest.

Kontrakten mellem Carlé og Vandbygningsdirektoratet blev 22. december 1868 approberet af indenrigsminister Estrup, som samme dag godkendte kautionsordningen, hvorefter Tietgen ikke bare skulle have hele betalingen for det udførte arbejde, men også ret til at se alle Carlés regnskaber og budgetter. Regnskaberne skulle føres efter Tietgens anvisning, og Carlé fik en årlig løn på 4.000 rdl. Til sammenligning tjener, at den første politibetjent ved havneanlægget fik 400 rdl. årlig.

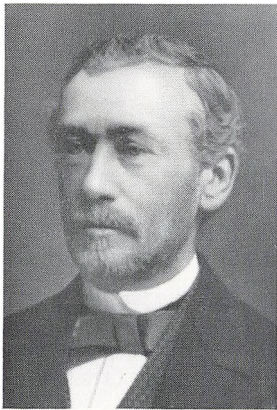
ARBEJDET PÅBEGYNDTES 1869

Fra lovens stadfæstelse 24. april 1868 skulle der gå næsten et år, før arbejdet på havnen kom i gang. Anderledes med byen: De første jordkøb fandt sted 25. april, og snart rejstes de første huse på bakken over havnen. De lå i Havnegade, Smedegade og Kronprinsensgade, hvor enkelte af dem kan ses endnu. Det kan anslås, at den senere købstads område (excl. Jerne) 1. april 1869 foruden de oprindelige ca. 20 beboere talte henimod 100 nye esbjergensere, især håndværkere og arbejdere, som regnede med at få et job, når arbejdet på havnen begyndte.

Vandbygningsdirektøren udpegede havneingeniør i Frederikshavn, cand. polyt. *H. Reimers* (1830-1912), som tilsynsførende ved anlægget. Reimers var en dygtig embedsmand, påpasselig indtil det pedantiske; regnskaber og korrespondance var i perfekt orden i hans tid. Han var den



*Louis Carlé
entreprenør ved havne-
anlægget 1869-72*



*Heinrich Reimers
regeringens tilsynsførende
1869-82*

Vardes købmænd

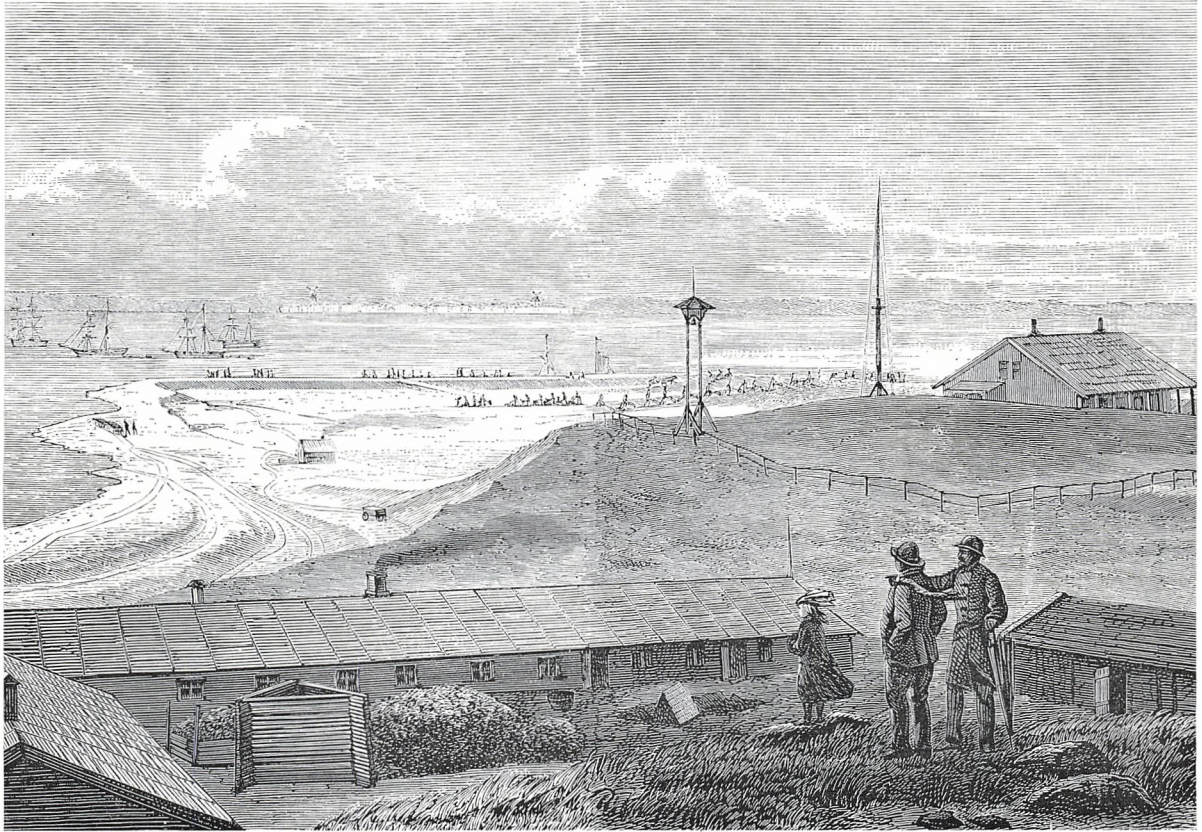
diametrale modsætning til den overfladiske, stortalende Carlé, og det kunne ikke undgås, at det kom til kompetancestridigheder og rent personlige sammenstød mellem de to mænd.

I løbet af vinteren 1868-69 traf Carlé aftaler med leverandører og underentreprenører, mens Reimers tog på studierejse til Holland. Fra Reimers' dagbog ved vi, at de to ledere ankom samtidig, mandag den 12. april, til Strandby, hvor de lejede sig ind på kroen. Reimers' assistent, civilingeniør *Simoni*, som om sommeren havde foretaget målinger og borer i havnen, var vendt tilbage 2. april og var i gang med at udstikke linjen for den jernbane, der skulle forbinde Esbjerg station med Esbjerg havn.

Den første bygning på havnen var »Tutten«, en lang barak, hvori der indrettedes marketenteri og udsalg for arbejderne; den lå midt imellem havneadministrationsbygningen og Bauehøj. I anden omgang fulgte administrationsbygningen, »havnecontoiret«, på toppen af Esbjerg klev med en glimrende udsigt over havnen og farvandet. Lige nedenunder blev skrænten afgraved, for her skulle forbindelsesjernbanen anlægges. Den afgravede jord blev kørt ud på dokdigerne.

Vejret artede sig smukt, og der var arbejdskraft nok. Værre var det, at redskaber og materialer måtte tilføres langvejs fra, og akut mangel på snart det ene, snart det andet sinkede arbejdet. Reimers skriver 22. april i sin dagbog: »I dag ankom atter en 30 trillebøre, men der er stadig en følelig mangel på arbejdsredskaber, og da i øjeblikket fornemmelig *trillebøre*; der er her mange flere folk at få, end der ere tagne i arbejde, men der er ikke redskaber (trillebøre og kasser) nok til de alt engagerede folk«. Det var og blev en ulykke, at den store arbejdsplads ikke var tilsluttet jernbanesystemet. Det betød, at varerne kom frem med forsinkelser og fordyrelser. Heldigvis kunne der sejles til Esbjerg, og 22. april ankrede den første skonnert op på reden med kul og jernbaneskinner fra England; den måtte lægtes, hvad der tog i hvert fald 8 dage.

De Varde-købmænds forhold til Esbjerg fortjener at omtales. I forventning om stor profit havde »Det vardensiske Stenkompagni« om vinteren opkøbt sten hos bønderne i omegnen. De forsøgte at diktere Carlé prisen



*Arbejdet på havneanlægget i efteråret 1869 set fra Baunehøj.
Til højre havnekontoret med klokkestabel og flagstang, i forgrunden »Tutten«.
(C. Rasmussen i »Ill. Tid.«, 27. marts 1870).*

på deres sten, men han forstod i lang tid at klare sig uden: På stranden lå nogle sten, af bassinet blev der opgravet en del og ved rejser til Sverige fik han ordnet leverancer af billige svenske sten. 26. april ankom en stenkonnert fra Uddevalla og flere fulgte efter. På den måde blev varden-serne møre, og Carlé handlede med dem til rimelige priser. Opkøbet af jord, sten og græstørv var den første og meget kærkomne kapitaltilførsel fra havnen til den fattige vestjyske egn. Også »Tutten« var i hænderne på de entreprenante Varde-købmænd. Både bispisningen og handelen

med tøj, tobak m. m. fandt sted til Varde-priser. I et par nærliggende skure »Chatollet« og »Kommoden« var der soverum for de arbejdere, som ikke fandt logi hos borgerne. Jerne sogneråd ville ikke tillade udskænkning af spiritus, men selvfølgelig fandt de våde varer hurtigt vej til den store arbejdsplads.

Entreprenører og arbejdere

To holstenske entreprenører, *Hoffmann* og *Waetzold*, havde jordarbejdet i entreprise. Fra maj til oktober havde de 140-180 mand samt 5-10 heste i arbejde, og det gik rask fremad med de to dokdiger. 19. maj noterede Reimers, at nordre dokdige var 400 m langt, søndre dokdige 273 m. Carlé tog sig med et halvt hundrede folk af mere specielle arbejder som havnekontoret og jernbanelinjen, han lod slå sten og sørgede for, at skibene blev lægtede.

Der arbejdedes fra 5 morgen til 8 aften, dog med en lang middags-pause. Almindelige arbejdere tjente i begyndelsen 1 rdl. daglig, mens formænd og håndværkere kunne tjene 2 rdl. Med de store franske erstatninger til Tyskland efter afslutningen af den fransk-tyske krig 1870-71 steg både priser og lønninger, således at der især for akkordarbejde kunne tjenes gode penge i Esbjerg. Hvem var de folk, der byggede Esbjerg havn? Embedsmænd og entreprenører er allerede omtalt; om arbejderne ved vi, at de fleste var vestjyder, et stort antal var tyskere (især fra Slesvig og Holsten, som *Hoffmann* og *Waetzold*), og endelig var der en del svenske arbejdere. Det siger sig selv, at arbejde af denne art tiltrak en særlig type arbejdere. De måtte være unge og helst ugifte, eventyrlystne og hårdføre. Mange af dem var urolige hoveder, og der forekom en del drikkeri og slagsmål, når lønnen var blevet udbetalt. Drikkeriet var næppe mere udbredt end på andre store arbejdspladser i sidste århundrede, men de tre nationer enedes ikke godt. Tit stod danske og tyske sammen (så få år efter 1864!) mod de svenske »morakkere«, der arbejdede hårdere og truede med at trykke lønningerne.

Dansk-tysk front mod svenske arbejdere

I begyndelsen af juni blev der ansat en politibetjent, *Fabrner*, som snart fik rigeligt at bestille. Mandag den 26. juli indfører Reimers i sin dagbog: »En ringe arbejdsstyrke om formiddagen, om eftermiddagen arbejdes

ikke, uenighed mellem danske og svenske«. Om begivenhederne i disse dage beretter *Søren Alkærsgis*, Esbjerg havns første historiker, udførligt:

»Man nøjedes denne gang ikke med et privat opgør, men danskerne forlangte, at alle svenskere skulle fjernes, før de ville tage fat igen, og det hele fik således nærmest karakter af en strejke. I anledning af spektaklerne var en dansk formand *Hansen* blevet arresteret. Men arbejderne stimlede sammen om herredsfogedens vogn i Strandby kro og truede med at vælte den, hvis han tog Hansen med til Varde. Denne måtte virkelig løslades, og kammeraterne satte ham nu på en bære, og under stor jubel blev han båret tilbage til Esbjerg og sat af uden for Carlés vinduer. Men glæden blev kun kort, thi om natten kom politiet igen, tog i al stilhed Hansen ud af sengen og førte ham til Varde. Dermed var uroen ikke forbi. Samme aften var der stort slagsmål mellem danske og svenske — de sidste blev formelig belejrede i et hus, som til sidst blev stormet, og svenskerne fik frygtelige prygl. Thi de var jo vel få. En af dem reddede sig forslået og blodig ind til ingeniør *Petersen*, hvor han blev forbunden. Carlé holdt sig forsigtig uden for det hele. Da arbejderne kom med Hansen, havde han rullet gardinerne ned og låst dørene, og samme aften rejste han bort, idet han sagde til Petersen: »Nu må De denn se at glaresagerne så godt De gann, nu rejser jeg!«

Sådanne episoder betød dog ikke meget for arbejdets gang. Det er en kendsgerning, at der blev arbejdet godt, og at værket skred hastigt frem det første år. Når fristen blev overskredet, og budgettet sprængt, skyldtes det dels uforudsete vanskeligheder, dels ledernes uenighed og mangel på erfaring.

ANLÆGGET AFSLUTTET 1870-78. REGNSKAB

Anlægget forsinkes

Da licitation og forberedelser havde taget længere tid end beregnet, bestemte Indenrigsministeriet, at fristen 1. januar 1871 kun skulle gælde for dokhavnen, mens forhavn og moler skulle stå færdige 1. oktober 1871. Disse frister kunne dog heller ikke overholdes, for der viste sig snart en lang række vanskeligheder.

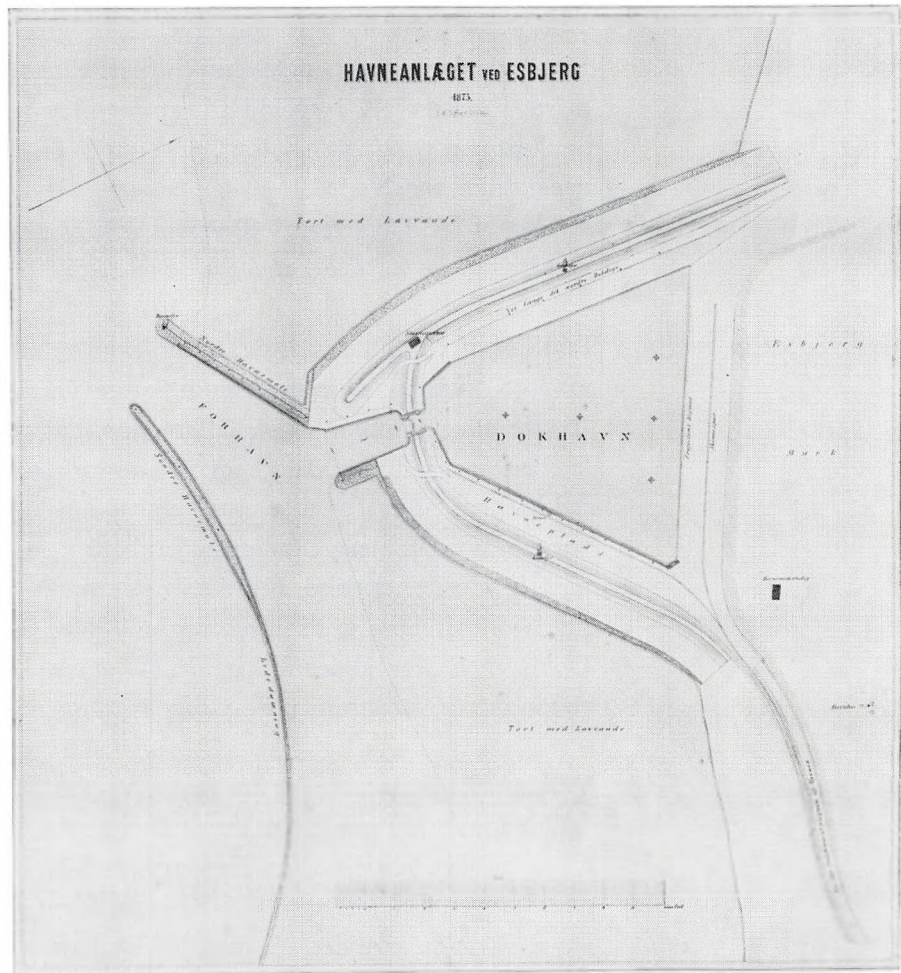
Det var navnlig slusen, der voldte problemer. 24. juni 1869 indførte Reimers i sin dagbog: »Ved slusen træffes et tørvelag, som jeg har givet ordre til godt at sprede i digets underlag«. Bare det var gået så let! Tørvelaget var både dybt og bredt, og der måtte graves i mange måneder, før det var fjernet, og slusen kunne opføres. Et andet problem var støbning og udlægning af cementblokke i søndre mole og lededæmningen. Støbningen begyndte 1. juli 1869 under Carlés ledelse, og der produceredes én pr. dag, senere to. Men snart standsede produktionen, fordi der manglede grus, og da man i sommeren 1870 kom i gang igen, viste det sig, at nedsætningen af de tunge blokke var overordentlig vanskelig i det urolige farvand. Carlé fik kun nedsat 137 af de planlagte 1000 blokke, og det tog efterfølgerne flere år at afslutte dette arbejde.

Carlé fjernes 1872

Carlés største fejltagelse var, at han gik for sent i gang med søndre mole og lededæmningen. Han søgte om tilladelse til at »gappe halen af die Seeschlange«, men fik afslag; han svarede igen ved at udsætte dette vanskelige arbejde og i stedet koncentrere sig om jordarbejdet på land og på dokdigerne. Jernbanelinjen var blevet åbnet for hestetrukket transport i efteråret 1869, men den løb desværre mellem en havn, der ikke kunne modtage skibe og en banegård, der ikke havde forbindelse med resten af landet...

Carlé lod sig ikke mærke med vanskelighederne. Denne verdensmand gik i sort frakke og lange støvler og røg store cigarer. Hans lighed med Frankrigs kejser, Napoleon III, beredte ham en barnlig glæde, og han havde flotte vaner, der skulle imponere rakket. »Kongen af Esbjerg« residerede på Strandby kro. Her holdt han fester, hvor der ikke blev sparet på noget som helst, og her påviste man senere hullerne efter de pistolkugler, som han fra sin seng sendte efter musene. Ramte han? »Nej, men jeg imponirte dem doch«, grinede han. Trangen til at imponere skyldtes nok, at selvilliden var for lille. Overfor ikke-fagfolk slyngede han om sig med tal og beregninger, samtidig med at han udtrykte sin foragt for de forlæste kandidater fra »den bolidekniske idiotanstalt«.

I foråret 1870 var ethvert samarbejde mellem Carlé og Reimers ophørt. Carlé havde også forbudt sine folk at tale med Reimers, og da han



Kort over Esbjerg havn (lithografi 1875)

aldrig selv talte med almindelige arbejdere og returnerede Reimers' breve uåbnede, endte det med, at vandbygningsdirektør Carlsen måtte gribe ind. Han forsøgte at få Carlé fjernet, men Indenrigsministeriet holdt fast på ham, især af hensyn til Tietgen. Denne sendte en repræsentant til Esbjerg, som udvirkede, at Carlé gik med til at forhandle med Reimers' assistent, Simoni. Fred for en tid.

Modstanderne af havneanlægget, især grosserer Hage, meldte sig i Rigsdagen og pressen med kritik af det langsomme tempo, og Carlsen måtte i foråret 1871 gå ind på, at der blev nedsat en ny kontrol med havneanlægget; foruden Carlsen bestod den af overingeniør, senere generaldirektør for DSB, *I. W. Tegner*, Århus, og stiftamtmand *H. C. Nielsen*, Ribe. Den støttede Reimers, men var ellers ikke enig om ret meget. Især synes forholdet mellem de to teknikere at have været vanskeligt.

Gedalia & Co.
1872-75

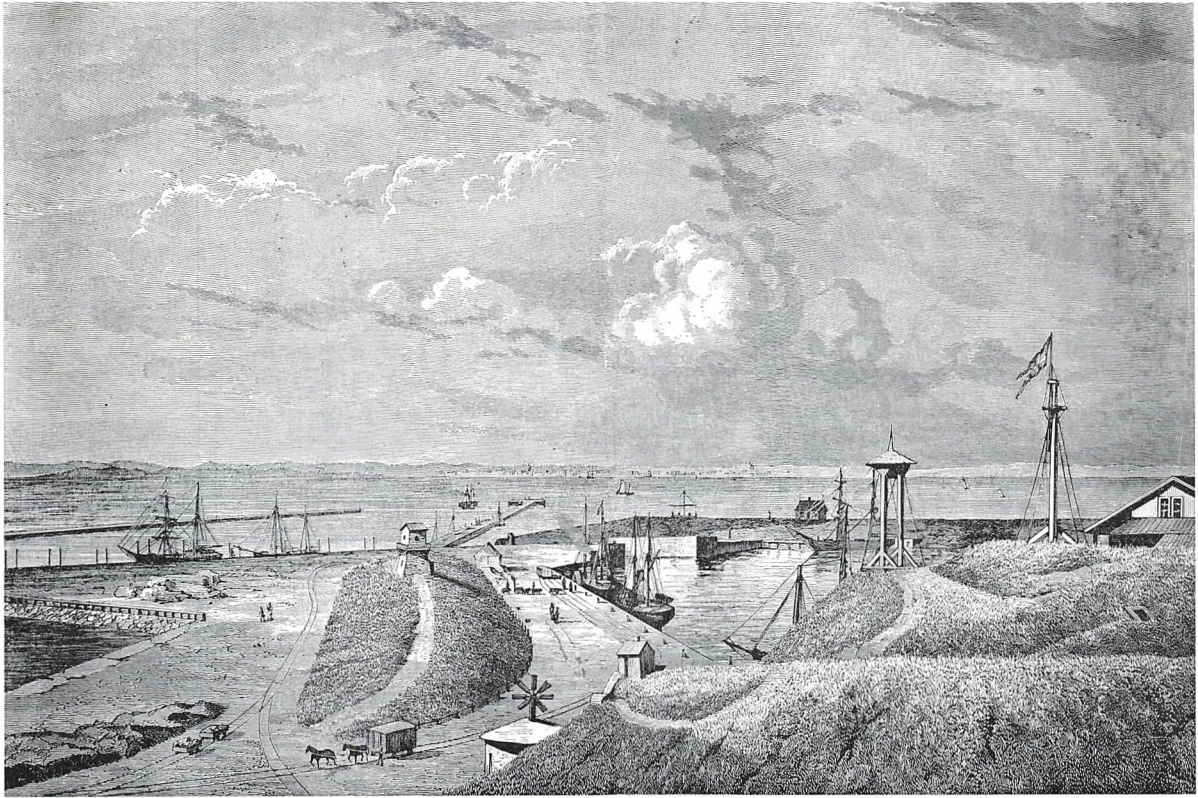
I december 1872 blev Carlé skudt til side, og arbejdet overdraget til Danmarks største jernbaneentreprenør, baron *G. A. Gedalia*, justitsråd *E. C. Møller* og entreprenør *Lauritz Petersen*, der forpligtede sig til at gøre havnen færdig for 100.000 rdl. + de forhåndenværende materialer og redskaber. Fristen for aflevering af havnen blev udsat til 1. juli 1874, samtidig med Esbjerg-Lunderskovjernbanen, som »de nye entreprenører« også havde i entreprise. Kautionsist var stadig Tietgen, der kun ved en snarlig færdiggørelse af havnen kunne håbe at redde sit kautionsbeløb. Dokhavnen blev åbnet for trafik 15. august 1874, men der skulle gå endnu fire år, før forhavnen og lededæmningen var færdige.

Tietgen alene 1875-77

Vanskelighederne viste sig for store selv for Tietgen, som efter Gedalias fallit i april 1875 måtte overtage arbejdet selv. Var det gået langsomt hidtil, så gik det helt i stå for Tietgen; 1876-77 blev der slet ikke arbejdet på anlægget. Reimers var 1875-77 beskæftiget med en udvidelse af Århus havn. Først da arbejdet 16. maj 1877 blev overdraget entreprenør *J. H. Hoffmann* og hans svenske kompagnon *Gunnarson*, kom der orden i sagerne, og det lykkedes disse to entreprenører at fuldføre værket til »tiden«, d. v. s. den 4. tidsfrist, 1. september 1878.

Regnskab

Havnen var blevet anlagt efter den oprindelige plan, lededæmningen dog noget lavere og kortere, men ligesom tidsfristerne gentagne gange var blevet overskredet, således viste også regnskabet store overskridelser. Staten havde bevilget 600.000 rdl. (efter kronemøntfodens indførelse 1. januar 1875 svarende til 1.200.000 kr.), hvortil senere kom ca. 120.000 kr. overskridelser. Indenrigsministeriet anlagde sag mod Tietgen



Esbjerg havn 1879 set fra Baunehøj. Dokhavnen er færdig og forhavnen anlagt. Hulvejen er udgravet. I forgrunden til venstre ses hestebanen. Bygningen på sydøstre dokdige er det ene ledefyr. (A. C. Riis Carstensen i »Ill. Tid.«, 28. dec. 1879)

for dette beløb, men i 1891 blev der indgået forlig, hvorved ministeriet lod sagen falde. Det blev imidlertid ikke staten, der kom til at betale for overskridelser til $\frac{1}{2}$ mill. kr. »De nye entreprenører«, først og fremmest baron Gedalia, efterlod mindst 150.000 kr. i Esbjerg havn, og Tietgen måtte betale ca. 350.000 kr. som kaudionist og for sit forsøg på selv at fuldføre arbejdet. Af de ca. 1.800.000 kr. som dette statslige anlæg kostede, blev således godt 500.000 kr. betalt af private. Noget sådant var aldrig sket før, og det skete ikke siden. Også derved er historien om anlægget af Esbjerg havn 1868-78 en usædvanlig historie.

Gennembrudsårene 1878-1900

En forfatter ser på
Esbjerg 1879

I en lille bog med skildringer fra Jyllands vestkyst skriver forfatteren *A. Falkman* i 1879 om Esbjerg: »Når vinden blæser råt, og vejret rusker vådt, når solen stikker brændende varm, og når kulden knuger: altid er Esbjerg lige lidet tiltalende, altid er vandringen eller kørslen fra banegården til hotellet og havnen lige trættende. Pladsen er amerikansk, indrettet i stor stil på det vordende, men det store er foreløbig udeblevet, og det vordende viser sig endnu kun som det ikke-værende«. Falkman ynker de mennesker, som bor i »denne vestjyske ruin af en stor tanke«, og er sikker på, at Esbjerg »ingensinde vil kunne blive den store... Nordsøhav, som Jylland så højlig trænger til«. I stedet sætter han sin lid til Harboør og Thyborøn.

Falkmans foragt for Esbjerg deltes af mange på den tid. Men Esbjerg gjorde bagtalerne og sortseerne til skamme og fik sit gennembrud i årene fra 1878 til århundredskiftet: Alle erhverv udviklede sig, indbyggertallet steg fra 1.500 i 1880 til 13.400 i 1901, og den kraftigste udvikling fandt sted i tiåret 1886-96, Esbjergs »amerikanske« periode. Det blev nødvendigt at løse de bånd, der hæmmede den unge dynamiske by; 1. januar 1894 blev Esbjerg en selvstændig kommune, styret af et sogneråd, og fra 1. januar 1899 var byen en købstad.

EMBEDSMÆND OG ADMINISTRATION

Styrelsen af havnen

Styrelsen af havnen overgik 1. april 1899 til et havneråd, hvis beføjelser og sammensætning vil blive omtalt i begyndelsen af næste kapitel. Indtil havnerådet trådte i funktion, bestyrede vandbygningsdirektøren på ministeriets vegne havnen. Vedligeholdelse og nyanlæg såvel som regnskabs-



Viggo Westergaard
havneingeniør 1882–1906

føring blev varetaget af havneingeniøren. Ministeriet vil sige Indenrigsministeriet, i perioden 15. januar 1894 til 22. maj 1896 dog Ministeriet for offentlige arbejder.

Statens tilsynsførende ved Esbjerg havn, H. Reimers, gik af 31. marts 1882. Hans efterfølger, cand. polyt. *Viggo Westergaard* (1849-1926), beklædte embedet til 30. juni 1906, da han blev vandbygningsdirektør. Westergaard havde været beskæftiget med digebygning på Lolland og med havneanlæg i Nakskov. 1881 blev han knyttet til vandbygningsvæsenet, hvor han arbejdede med udvidelsen af Helsingør havn. I Esbjerg var han konstitueret havneingeniør 1884-99. Westergaards lange og dygtige virke og havnens ekspansion i disse år gav ham en fremtrædende stilling i Esbjerg. Borgerne valgte ham til medlem af det første byråd 1899-1905 (Højre) og fejrede ham ved en afskedsfest i 1906. Hans indsats for havnen vil blive omtalt nærmere nedenfor.

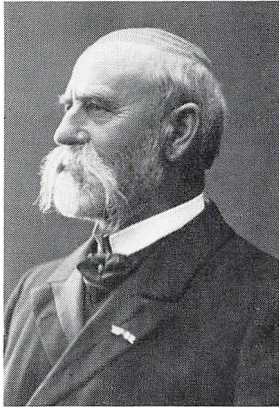
Indenrigsministeriets ordensreglement for havnen trådte i kraft samtidig med dokhavnenes åbning 15. august 1874. Der udnævntes en havnemester, skibsfører *Jørgen Bloch*, hvem det påhvilede at afvikle trafikken og opretholde ro og orden på havnen. Fra 1884-1917 var løjtnant *J. P. Jensen* havnemester. Havnens personale bestod i 1905 i øvrigt af en overhavnebetjent og seks havnebetjente.

Havnens bygninger

Det lille havnekontor, som Carlé havde opført, blev solgt ved auktion i maj 1896 for 950 kr. og nedrevet. På tomten opførtes 1897-98 den nye administrationsbygning med kontorer samt boliger for havneingeniøren og havnemesteren. Arkitekt: *H. F. J. Estrup*, som også tegnede havnebetjentbygningen. Nogle år tidligere var der blevet bygget et havnevagt- hus ved slusen og et kontor på forhavnskajen, begge senere nedrevet. 1899-1900 opførtes materielhuset ved Britanniavej.

Toldsted oprettes 1870

Esbjerg var i de første år henlagt under Varde tolddistrikt og blev tilset af toldoppebørselskontrolløren i Hjerting. Esbjerg toldsted blev oprettet ved lov af 2. juli 1870; ordningen trådte i kraft 1. juli 1874, 1½ måned før dokhavnen blev åbnet. Det nye tolddistrikts kystlinje begrænsedes af Varde å og Sneum å. Både i Hjerting og i Roborghus (ved Tjæreborg)



V. V. Hassing
toldforvalter 1881–1905

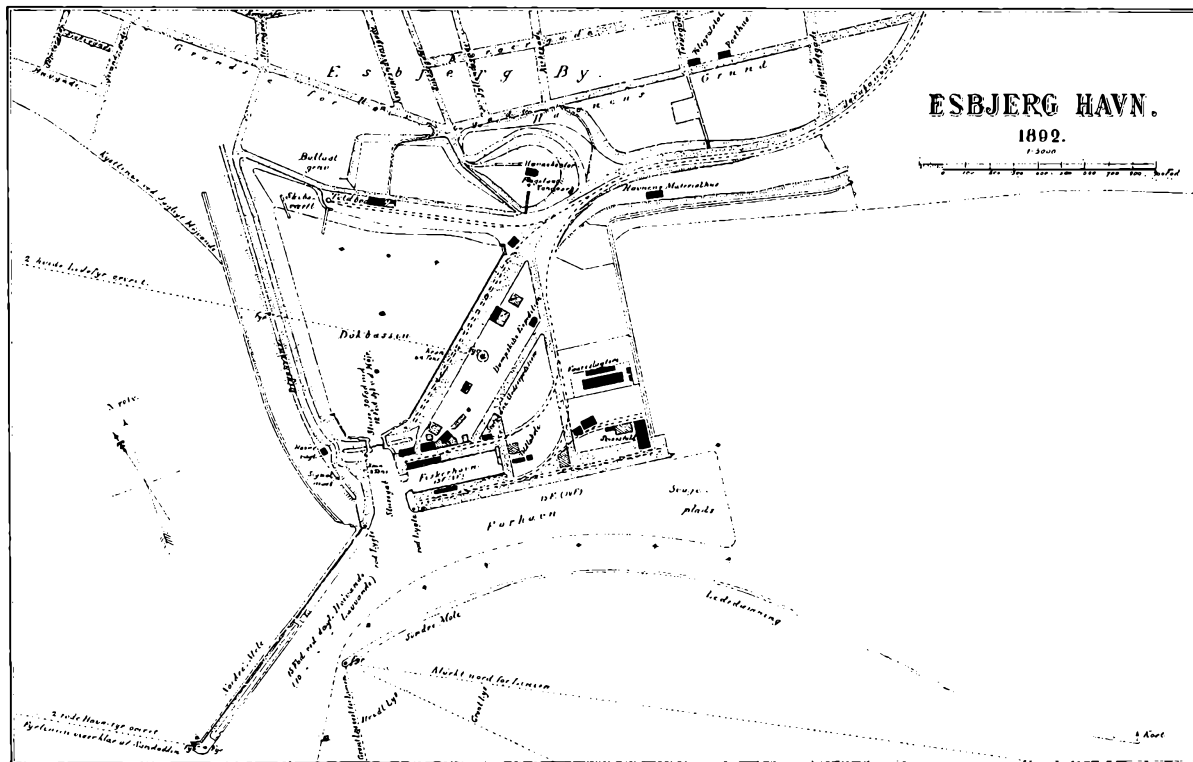
var der en strandkontrollør og en rorsbetjent. Toldvæsenet opkrævede toldafgifter af varer samt havne- og bropenge af skibe og varer for deres benyttelse af havnen. Pas og passagerer blev visiteret. Toldafgifterne indgik i Departementet for told- og forbrugsafgifter (Finansministeriet), mens havne- og bropenge gik til Indenrigsministeriet og fra første færd udgjorde den største indtægt på havnens regnskab. Toldkammerets opkrævning af almindelige vareafgifter (den indirekte beskatning) nævnes kun for fuldkommenhedens skyld, da den ikke specielt vedrører havnen. Kampen mod smugleri, måske den bedst kendte af toldernes opgaver, kom ikke til at spille nogen rolle i Esbjerg, hvor den åbne kyst vanskeliggjorde smugleri i større omfang. Skibsregistrering og mønstring hørte også til toldkammerets opgaver.

Det første toldkammer bestod af to lejede værelser i Havnegade 63; lagerrum lejede man i »Tutten«. 24. november 1876 flyttede man ind i den nylig opførte toldbod på Toldbodvej, en 1-etages bygning, der snart viste sig at være for lille. Et nyt toldkammer lidt nord for det gamle stod færdigt i 1897 i to etager med vejerbod og pakhusfløj; arkitekt var *I. V. Petersen*. Udvidelser fandt sted 1899-1905, især fordi der i 1900 blev oprettet frilagre for varer i mindre omfang, og lokaliteterne var i flere år så rummelige, at man kunne udleje kontorer til mæglerfirmaer. Toldforvalter fra 1874-81 var løjtnant *J. P. L. Treschow*. Kaptajn *V. V. Hassing* fungerede fra 1881-1905. Hassing fik, som havneingeniør *Westergaard*, en betydelig position i Esbjerg og kom til at betyde meget for byens udvikling. Som medhjælp havde toldforvalteren i 1875 1 assistent og 4 medhjælpere (betjente). I 1905 bestod personalet af 2 kontrollører, 11 assistenter, 8 betjente, 3 fuldmægtige og 4 kontorister.

HAVNENS UDVIDELSER

Jernbaneforbindelser

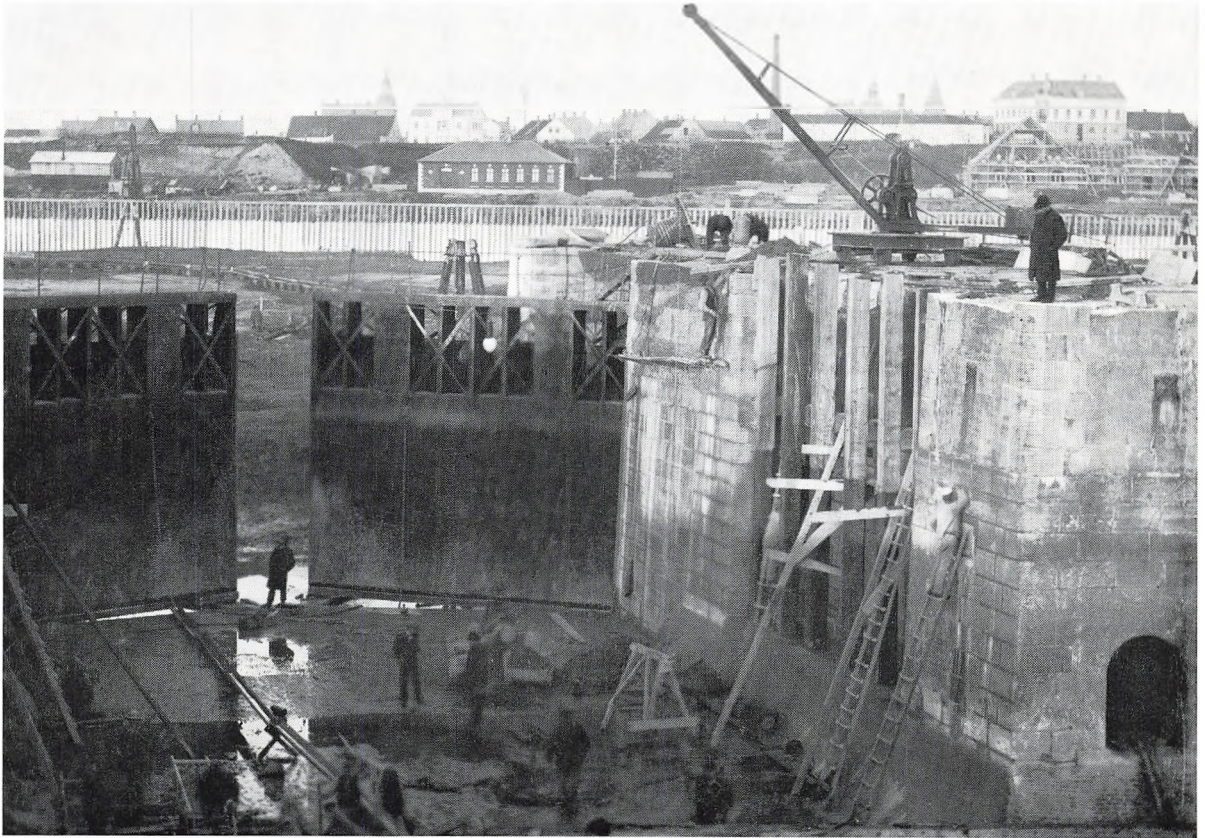
Dokhavnen var blevet åbnet for trafik 15. august 1874, og jernbanelinjen fra Lunderskov over Esbjerg til Varde blev åbnet 3. oktober samme år. I august 1875 var linjen fra Varde til Holstebro færdig, og snart blev der etableret et nært samarbejde mellem havn og jernbane. »Hestebanen«



Kort over Esbjerg havn 1892. Der er anlagt forhavn og fiskerihavn; bemærk jernbanesporene på forhavnen og nordre dokkaj, hvor de ender i en drejeskive.

langs Østre Havnevej blev nu benyttet af lokomotiver, og på forhavnen fik DSB en ekspeditionsbygning, der senere blev til Englandsbanegården. Ved den anden fiskerihavn byggedes 1901-02 godsekspedition og pakhus, der i 1920'erne blev overtaget af Fanøfærgeriet. I forbindelse med jernbanestationens udvidelse 1901-03 blev havnebanen flyttet til den nuværende position; den var dobbeltsporet og førtes over to viadukter for ikke at genere byens trafik. En strækning af den gamle jernbanelinje kan endnu ses nord for »Dansk Andels Smørekspor«s bygninger. Allerede 1901-02 var Esbjerg stations godsindtægter de næsthøjeste i landet, kun overgået af Københavns. Denne position beholdt Esbjerg siden, med undtagelse af enkelte år under og efter de to verdenskrige.

- Lodser og fyr Esbjerg lodseri blev oprettet 1. juni 1874 og kom til at yde søfarten store tjenester. Ind- og udsejling var nemlig ret vanskelig, fordi strømmen gik på tværs af sejlretningen, og vanskeligere blev den, da nordre mole blev forlænget. Havnens ledefyr (to røde ledefyr overet) blev bygget 1873 på de to dokdiger; Sæden fyr angav sejllinjen gennem Grådyb. I 1887 udlagde havnen Grådyb lys- og fløjtetønde, som 1898 blev overtaget af Fyrvæsenet. Skallingen fyr blev bygget i 1900, Blåvand fyr i 1910.
- Uddybning Esbjerg havn blev taget i brug, før den var færdigbygget, og da havnen blev afleveret 1. september 1878, var man allerede i gang med de første udvidelser. Siden har der været udvidelser eller uddybning så godt som uafbrudt. Fra 1876/77 til 1901/02 blev der på de årlige finanslove bevilget 5.490.000 kr. til uddybning, anlæg af nye kajer, bygninger m.m. Ved anlæggets påbegyndelse regnede man det for umuligt at give havnen en større vanddybde end de ca. 4 m, som Grådyb barre målte ved højvande, og man nøjedes derfor med 4 m dybde i dokhavnen. Beregningen blev gjort til skamme af både naturen og menneskene. Fra og med 1868 blev sejlrenden gennem barren år for år dybere, til den i 1895 nåede 5 m. Årsagen synes at have været, at sejlrenden indsnævredes ved sandflugt fra Skallingen og Fanø, og at det udstrømmende vand derfor gravede sig dybere ned. Da naturen standsede, tog sandpumperne fat. De nye skibe krævede mindst 6 m dybde, og det lykkedes i 1901 at etablere en 130 m bred sejlrende gennem barren på 7 m dybde. Det betød, at større skibe ved højvande kunne gå ind og ud af havnen, og at mindre fartøjer ikke behøvede at tage hensyn til tidevandet.
- Udvidelser Det næste behov var at skaffe mere kajplads til skibene og mere bagplads til havnens ekspanderende virksomheder. 1877-81 blev de første 157 m af søndre forhavnskaj (»Englandskajen«) anlagt, og arealet mellem denne og sydøstre dokdige blev opfyldt; 1886-88 fulgte de sidste 188 m. 1893-95 anlagdes den 250 m lange østre forhavnskaj (»Frankrigskajen«). I årene 1897-98 blev disse kajer uddybet fra 5 til godt 6 m vanddybde og samme dybde fik dokhavnen ved den store oprensning og ombygning 1895-99; under arbejdet blev dokbassinet tømt for vand, og der



*Dokhavnsens uddybning 1896.
Slusen var lukket, mens man gravede havnen 2 m dybere.*

blev for første gang anlagt kajer mod nord og vest (i alt 500 m). Denne udvidelse havde længe været nødvendig, men den havde måttet udsættes, indtil forhavnen var blevet stor nok til at klare trafikken alene.

Blandt andre udvidelser skal nævnes, at 1880-81 blev søndre mole og lededæmningen forhøjet, og nordre mole forlænget med 200 m. Herved kom strømmen til at løbe i et skarpt S, og indsejlingen blev som nævnt vanskeligere. Den vestlige del af Englandskajen blev i 1898 forsynet med tag. 1878-79 anskaffedes til oprensning af havnen en muddermaskine

(»Nr. 3«) med tilhørende pramme og bugserbåd. Den første fiskerihavn blev anlagt 1886-87 øst for slusegabet, den anden blev anlagt 1898-1901 vest for havnen; begge omtales i afsnittet om fiskeriet.

Midt i 90'erne måtte havnens areal udvides betragteligt. I vest blev der i 1894 eksproprieret 7.620 m², og i øst eksproprieredes året efter 17.640 m². Prisen var henholdsvis 2.250 kr. og 4.000 kr. Baunehøj blev tilplantet fra 1878, og arealet øst for højen (»anlægget«) blev tilplantet 1884. Initiativtageren var byens første læge, dr. med. *O. Bruun*. På Baunehøj, altså på havnens areal, rejste Esbjerg kommune 1896-97 byens vartegn, vandtårnet. Arkitekt var *C. H. Clausen* (1866-1941), byens førende arkitekt i flere årtier. Også »Pavillonon« ved vandtårnet og fiskepakhuse (»hollænderhusene«, 1901) blev bygget af *C. H. Clausen*.

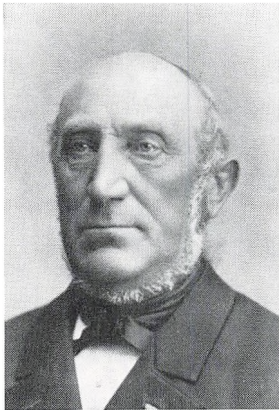
Havnens vandforsyning, som siden 1875 havde været på private hænder, blev overtaget af havnen 1. april 1900; for vandværk og ledninger betales 11.100 kr. Gas, der især anvendtes til belysning, fik havnen ifølge overenskomst af 27./26. august 1896 fra kommunens gasværk til samme pris som private konsumenter.

E K S P O R T E N

DFDS og
»Gamle Breinholt«

C. F. Tietgen, der kom til at betale så dyrt for sit engagement i anlægget af Esbjerg havn, tog sig betalt, før regningen forfaldt. Hans dampskibsselskab DFDS har fra 1875 til i dag haft noget nær monopol på eksporten af landbrugsvarer fra Esbjerg. Havnens betydning for DFDS overgås kun af Københavns. »Selskabet« gjorde et kup, da det i 1875 formåede en af Jyllands største kreaturhandlere og -eksportører, thyboen *Poul Breinholt* (1825-97) til at overtage ansvaret for kreaturtilførsel og afskibning. Året efter bosatte *Poul Breinholt* sig med sin familie i Esbjerg, hvor han fra første færd regnedes blandt de ledende erhvervsfolk. Hans forbindelser over hele Vestjylland, hans erfaring og ubestikkelighed fik afgørende betydning for kreatureksporten fra Esbjerg.

DFDS's skibsekspedition varetoges 1878-83 af *H. C. N. Schmidt*, 1883-1902 af »Gamle Breinholt«s søn, konsul *Christen Breinholt* (1863-1925). Den første ekspeditionsbygning lå, hvor nu »Fanøhus« ligger; i



*Poul Breinholt
kreatureksportør*

1889 flyttede kontoret ud i en ny bygning på forhavnen (senere tømrerværksted). I 1901 indviedes administrationsbygningen på forhavnen; den fungerede i denne egenskab i 67 år og er nu omdannet til restauration.

Det første skib i dokhavnen lagde til kaj 6. oktober 1873. Det var damperen »Esbjerg«, tilhørende »Esbjerg Dampskibsselskab« af Nordby, hvis leder var konsul Bork. Det målte 485 BRT (bruttoregister tons) og var blevet bygget i Glasgow året før for 13.000 £ sterling. »Esbjerg« kom fra Cardiff med skinner til jernbaneanlægget og fik som returgoods stude til Thameshaven. 1874-75 foretog »Esbjerg« i alt 11 ture med stude til Thameshaven. 5. januar 1876 blev damperen overtaget af DFDS, der indsatte den på den nye rute Esbjerg-Newcastle. I mere end et halvt århundrede sejlede »Esbjerg« på England; 1926-30 blev det indsat på ruten Ålborg-Hamburg, og i 1930 blev veteranen hugget op efter en sænkning i Altona.

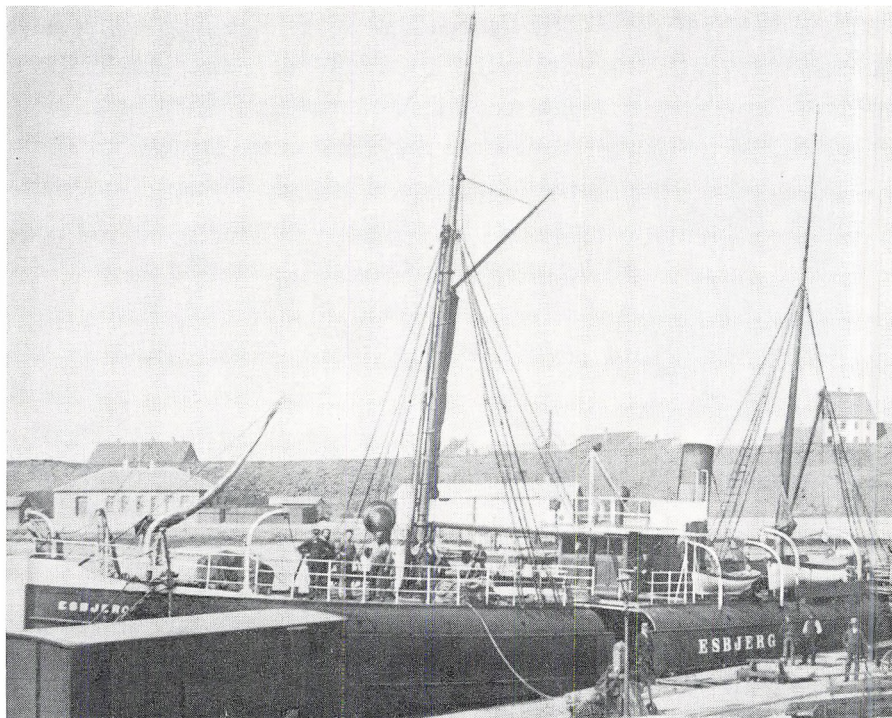
Harwichruten 1880

24. juni 1875 indsatte DFDS hjuldamperen »Riberhuus« på Thameshavenlinjen. Efter 5 år blev denne rute inddraget, især fordi eksportørerne var utilfredse med de uhygiejniske forhold i Thameshaven. 2. juni 1880 åbnede »Riberhuus« den vigtigste af Englandsruterne: Harwichruten, foreløbig med én afsejling pr. uge. Via Harwich kom varerne fire timer tidligere til London (fem timers kortere sejlads ÷ en times togekørsel); fragten steg 8 sh. pr. kreatur. Forskellige konkurrenter viste sig, men DFDS nedsatte fragtpriiserne, til konkurrenterne krakkede, eller købte dem ud. Bønderne var utilfredse med taksterne, og da eksporten allerede havde fået betydning for hele landet, tog Folketinget sagen op til behandling. Et flertal bestående af venstrebønder var indstillet på at lade staten overtage transporten, men Landstinget sagde nej. I stedet besluttede Rigsdagen at nedsætte havnetaksterne, der var højere end i andre byer, og at indføre gennemgående fragter på de jysk-fynske baner fra afsendelsesstationen til bestemmelsesstedet England.

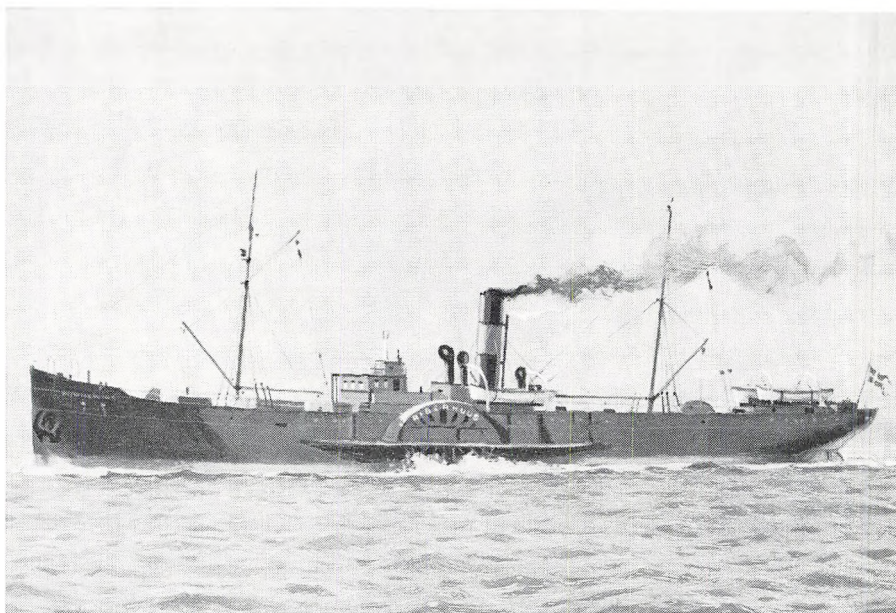
Statssubvention 1888

I 1888 fik staten følgende aftale med DFDS: Fra 11. januar var taksterne faste, og selskabet forpligtede sig til at sejle til Harwich (Parkeston-kajen) tre gange om ugen mod hidtil én gang. Til gengæld for de øgede ud-

*Damperen »Esbjerg«,
det første skib,
der gik ind i havnen
(6. oktober 1873)*



*To hjuldampere, »Riber-
huus« og »Koldinghuus«,
sejlede mellem Esbjerg
og England.
»Riberhuus« åbnede
Harwichruten 1880.*



gifter blev selskabet subventioneret med 150.000 kr. årlig. I sommeren 1889 ændredes subventionen til 50.000 kr. årlig plus 15.000 kr. årlig for hver shilling, hvormed fragten blev nedsat pr. ton. Aftalen var til fordel for alle implicerede parter: Taksterne for landbrugsvarer gik ned med 5 sh. pr. ton, og eksporten steg.

1888-89 var der en egentlig forbindelse med Hull, subventioneret med 20.000 kr. årlig, men fra 1890 flyttedes denne linje til Grimsby. På Hamburg sejlede hjuldampere »Koldinghus«, og i perioder var der linjer på Antwerpen og Dunkerque. Alligevel var der også i 90'erne uro om fragttaksterne. En del potentielle brugere af Esbjerg havn vendte sig mod Kolding, og et par konkurrenter dukkede op i Esbjerg. Ved en forespørgselsdebat i Folketinget 15. november 1895 blev forholdene belyst. Selskabet imødekom en del af klagerne ved at forny flåden. 1896 indsattes »N. J. Fjord«, »Ficaria« og »Primula« og 1901 »J. C. la Cour« på Harwichruten. I 1901 besejlede DFDS Harwich (Parkeston) med 5 skibe, Grimsby med 2 og Hamburg med 1 skib om ugen.

Forædlede landbrugs- produkter

Esbjerg havn blev anlagt for at lette Danmarks eksport af landbrugsvarer til England. Allerede mens anlægget stod på, begyndte eksporten at skifte karakter, og i 1880'erne fortsatte omlægningen af den danske landbrugs-eksport. Danmark ophørte med at eksportere enorme mængder af korn til billige priser. Eksporten af kvæg, får og heste stagnerede. Derimod steg priserne på smør og æg samt efterspørgslen efter flæsk, og dansk landbrug var hurtigt til at omlægge produktionen. Fællesmejerier og andelsmejerier producerede stigende mængder smør af stadig højere kvalitet; det første andelsmejeri blev anlagt i 1882 i Hjedding ved Varde; allerede i 1887 var der 141. Diverse engelske og tyske forbud mod import af levende kvæg fremmede anlæggelsen af andelsslagterier; det første blev anlagt i 1887, tre år senere var der 34. Initiativtageren, *P. Bojsen*, sagde i en tale i Esbjerg forud for oprettelsen af »Esbjerg Andels Svineslagteri« i januar 1888: »Det er dårskab, at vi i mange år har sendt vore svin til Hamburg og ladet tyskerne slagte dem for os. Det har de såvist ikke gjort gratis! — Og vi har endda mistet det værdifulde affald samt knoglerne, der kan knuses til gødning«.

Landsbrugseksporten fra Esbjerg

Udviklingen af landbrugseksporten over Esbjerg havn fremgår af tavlerne sidst i bogen. Det ses, at eksporten af *beste* i perioden 1875-1900 svingede mellem 0 og ca. 200 stk. årlig. Eksporten af *får* og *lam* holdt sig indtil 1890 mellem 17.000 og 37.000 stk. årlig, derefter faldt den, til den i 1900 talte knap 2000 stk. *Svineeksporten* holdt sig under 800 stk. årlig bortset fra enkelte år som 1883 (3.000 stk.), 1888 og 1889 (henholdsvis 16.000 og 21.000 stk.) og 1893 (3.650 stk.); derefter ophørte denne eksport helt til fordel for eksporten af flæsk. *Kvægeeksporten* viste store udsving; 1875-82 lå tallene mellem 12.000 stk. og 29.000 stk. Et højdepunkt på 34.000 stk. nåedes i 1883 (isvinter); omkring århundredskiftet lå den årlige eksport på ca. 16.000 stk. Årsagen til den ringe eksport af svin, får og kvæg fra 1892 var det engelske forbud af 4. februar mod import af levende dyr fra fastlandet. Dette forbud, der ikke siden blev ophævet, samt diverse kortvarige tyske forbud i 1880'erne og 1890'erne forstærkede tendensen til slagtninger.

»Esbjerg Andels Svineslagteri« blev som nævnt anlagt i 1888; »Esbjerg Svineslagteri« (1895) var privat. Begge lå i byen nær jernbanen. Eksporten af flæsk og kød fik en vældig fremgang: Indtil 1882 lå *flæskeeksporten* over Esbjerg under 450 tons årlig; 1883 nåede den 1000 tons, 1888: 15.000 tons, 1891: 25.000 tons og 1900: 50.000 tons. Det danske flæsk blev fra første færd forsendt i »baller« à ca. 100 kg, d. v. s. 4 flæskesider indsyet i sækkelærred. Det var en billig men tilstrækkelig emballage, der hævdede sig, indtil man i 1967 begyndte at sende ikke-emballeret bacon i kølecontainere. *Kødeksporten*, som i 1885 havde toppet med 39 tons, nåede i 1888 116 tons, 1892: 328 tons og året efter en 10-dobling til 3.400 tons. Derefter gik det op og ned, til rekorden blev sat i 1900 med 5.600 tons kød eksporteret hovedsagelig til Storbritannien. *Ægeeksporten* begyndte at vokse 1895, da den nåede 617.000 snese; i 1900 nåede den 4,6 mill. snese (5.500 tons) efter en stigning, der var langt jævnere end de andre landbrugsprodukter. Stabil var også eksporten af *fisk*, der begyndte i 1884. I 1889 androg den 444 tons, i 1894 1.200 tons og i 1900 næsten 2.000 tons. Der eksporteredes i 1882 1.200 tons *smør*, og snart steg eksporten af dette værdifulde mejeriprodukt til samme



Kreaturer føres om bord i »Riberbuus« 1888

højde som flæskeeksporten. 1887: 3.200 tons, 1892: 5.200 tons, 1896: 10.300 tons og i 1900: 21.500 tons. Emballeringen af smørret i træ-tønder (dritler) har holdt sig uændret til vore dage.

Eksportørerne

Engroshandelen med smør, æg og flæsk var både på engelske og danske hænder. I 1890 etablerede firmaet »George Jackson«, Birmingham, sig i Esbjerg; i 1898 blev det slået sammen med »Maypole Dairy Co., Ltd.«, der blev en af forhavnsens største virksomheder. Også de engelske brugsforeninger »Co-operative Wholesale Society« placerede et opkøbskontor i Esbjerg. »Dansk Andels Smøreksportforening« (grundlagt 1895, hed indtil 1914 »Dansk Andels Smøreksportpakkeri«) var salgs-

forening for en række sydjyske andelsmejerier; hjemstedet var Esbjerg, og kredsen af leverandører er siden blevet udvidet til størstedelen af Vest- og Midtjylland.

Ægsalget varetoges især af »Dansk Andels Ægekseport« (grundlagt i 1895, Esbjergafdelingen i 1898), men i øvrigt hævdede de private eksportører af landbrugets forædlede produkter sig langt ind i det 20. århundrede. I Esbjerg fremhæves Ditlev Lauritzens smørekseport (se nedenfor) og *N. Hedegaard*, der også eksporterede æg og kød.

Dyrlægekontrol

Ved eksport af kød og levende dyr er hygiejne og sundhedstilstand af afgørende betydning. Allerede i cirkulære af 2. juli 1870 havde Indenrigsministeriet pålagt amtmændene at gøre eksportører og redere opmærksomme herpå. Ved lov af 25. februar 1876 fik staten hjemmel til at påbyde dyrlægekontrol med alt eksporteret kød og kvæg. Distriktsdyrlæge *J. Berg*, Varde, overtog kontrollen på Esbjerg havn. I 1888 byggede staten en eksportstald for svin, men da svineeksporten ophørte med udgangen af 1892, blev stalden omdannet til kvægstald, og samme år overtog staten alle eksportstalde i Esbjerg. DFDS anlagde i 1892 et fåreslagteri, som i april 1893 blev overtaget af staten og efterhånden omdannedes til »Statens Eksportslagteri«.

Havnens betydning for eksporten

I Esbjerg var alting nyt: Den nye eksport af forædlede landbrugsvarer blev betroet et nyt dampskibsselskab, som til udførselshavn for den vestvendte eksport valgte den nye havn Esbjerg. Begyndervanskelighederne blev overvundet, og samarbejdet mellem landbruget, DFDS og Esbjerg havn fandt en form, som stadig er i brug. Staten hjalp til med en rimelig jernbanepolitik, med lovbestemmelser om dyrlægekontrol og ved at forsyne den nye statshavn med de nødvendige faciliteter. Allerede i 1880'erne var landbrugseksporten over Esbjerg en samfundsinteresse, idet den omfattede en tredjedel af landbrugseksporten; efter århundredskiftet steg Esbjergs andel til halvdelen, og dér har den holdt sig siden, bortset fra de to verdenskrige. I 1884 var Esbjerg blevet landets vigtigste udførselshavn for kvæg og får, den næstvigtigste for smør og æg (København var nr. 1) og den tredjevigtigste for kød og flæsk (København og Århus lå højere).

Tit var bådene ikke fuldtlastede, på hjemturen var de næsten helt tomme, men kapaciteten skulle være stor for at klare topbelastninger, og derfor var taksterne fortsat høje. Til gengæld var transporten sikker og hygiejnen høj; fra midten af 90'erne anvendtes kølerum.

Esbjergensernes samlede indtægter i 1885 beløb sig til ca. 500.000 kr. Toldforvalter Hassing anslog, at 300.000 kr. heraf stammede fra DFDS eller fra havnens kasse. Det giver et indtryk af, hvad byen skyldte eksport-handelen.

IMPORT

Importen
begynder sent

Indtil slutningen af 80'erne lå det tungt med importen. Veletablerede handelsforbindelser bliver ikke opgivet, bare fordi der opstår en ny havn. De jyske købmænd så ingen grund til at lade deres import gå over Esbjerg, for hvad var i grunden dette Esbjerg? Havde byen lagerrum og arbejdere nok? Var der banker og skibsmæglere? Kendte skibsførerne farvandet? Horns Rev kendte de kun alt for godt, men hvordan kom man sikkert til Esbjerg havn, som ikke engang var at finde på søkortene i 80'erne. Importørerne havde mange grunde til at holde sig borte fra Esbjerg.

Havnen var der imidlertid, og det skulle vise sig, at der var mænd, som ville etablere sig i Esbjerg, importere varer og skabe handel og industri. Når importen over Esbjerg voksede og førte til dannelsen af rederier, pengeinstitutter og fabrikker til gavn for hele landsdelen, skyldes det først og fremmest *Ditlev Lauritzen* (1859-1935), Esbjergs største forretningsmand og en af landets betydeligste.

Ditlev Lauritzen
kommer til byen

Ditlev Lauritzen blev født i Ribe i 1859 som søn af tømmerhandler *Jørgen Lauritzen*. Han lærte handel hos sin far, for til søs en kort tid og gik på handelsakademi i København. I 1881 kom han for første gang til Esbjerg for at modtage en ladning træ til faderen. Han anede mulighederne på det nye sted; i efteråret købte han et stykke jord for enden af Kongensgade op mod havnesporet, og her åbnede han den 15. april 1884



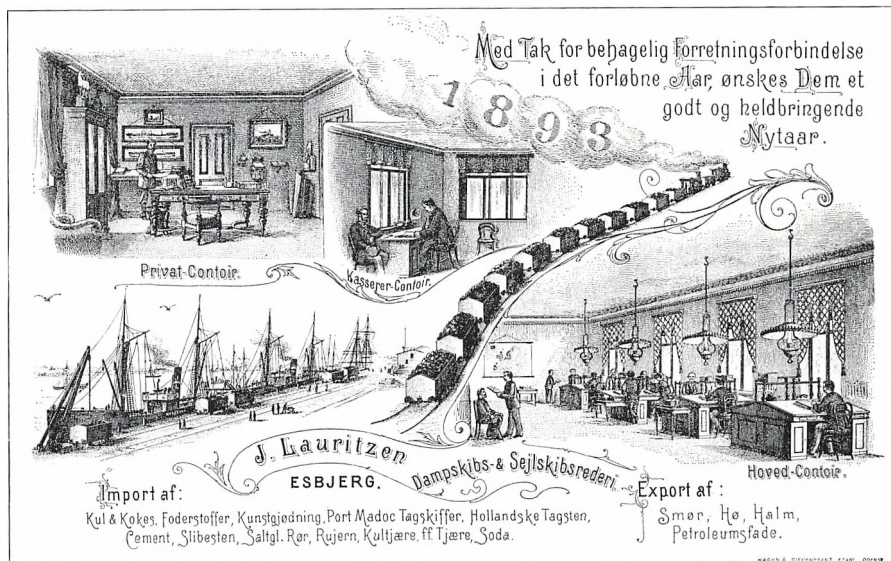
Ditlev Lauritzen
skibsreder, konsul

Lauritzens skibe

en tømmerhandel. Da han ikke var fyldt 25 år og derfor ikke var myndig, kom den til at bære faderens navn: »J. Lauritzens Trælastforretning«.

Fra træ gik unge Lauritzen allerede i 1886 over til import af kul, først med en Fanø-skonnert, snart med timechartrede dampere. I vintrene 1886 og 1887 rejste han rundt til de vestjyske mejerier og teglværker for at afsætte kul fra »J. Lauritzens Kulforretning«. Herved fik han den tanke, at han ville eksportere smør — hvorfor skulle DFDS have alt smørret? Fra 1887 opererede »Lauritzens Smørforretning«. Nye importvarer kom til: Byggematerialer, foderstoffer og kunstgødning. Der var strygende afsætning, for Esbjerg byggede af alle kræfter, og bønderne forlod i stor udstrækning kornavlens til fordel for intensivt landbrug, der krævede tilførsel af kunstgødning.

Betjeningen af de mange chartrede skibe førte til grundlæggelsen af »J. Lauritzens Skibsmæglerforretning«, og snart følte Lauritzen behov for at eje skibe selv. Det første forsøg blev gjort i 1888, da han købte en gammel engelsk damper. »Uganda« var den første damper, som var hjemmehørende i Esbjerg; den gik ned efter ½ års sejlads, men Lauritzen havde fået mod på at være skibsreder og gik videre. I 1890 indhentede han tilbud på en nybygning hos Burmeister & Wain; skibet var på 550 tons dødvægt og ville koste 160.000 kr. Det var nødvendigt at tage et lån på 80.000 kr. Lauritzen kendte Tietgens interesse for Esbjerg havn og henvendte sig i »Privatbanken«. *Salomon Frifelt* fortæller i bogen »Konsulen«, at en af direktørerne var indstillet på at yde lånet, men at Tietgen afslog det. Han regnede med, at det ville gå med dette foretagende som med så mange andre små rederier, der ikke kunne klare sig og endte med at blive overtaget af DFDS. Tietgen foretrak, at Lauritzen ikke drev skibsfart. Men Lauritzen ville. Hos vekselererfirmaet *J. S. Salomonsen* fik han sit lån, og derpå opsøgte han Tietgen på Børsen og forklarede, at skibet kun ville blive brugt i hans egen forretning og ikke til konkurrence med DFDS. Tietgen hørte roligt på ham og svarede: »Det glæder mig min unge ven, at De siger mig det, for så sparer De mig for at myrde Dem«.



J. Lauritzens kalender 1892 viser, hvor vidt Lauritzens virksomheder spændte

Skibsfarten gik strygende. I 1895 ejede Lauritzen 3 dampere, og rederiet blev omdannet til et aktieselskab »Vesterhavet« med en aktiekapital på 440.000 kr. I 1898 havde »Vesterhavet« 9 dampere, en aktiekapital på 1 mill. kr. og gav 10 pct. udbytte. I 1899 og 1900 stiftede Lauritzen to nye dampskibsselskaber: »Jylland«, sammen med konsul *Greibe*, der blev direktør, og »Dania«, sammen med direktør *H. Heilbuth* og *Chr. Andresen*; sidstnævnte blev selskabets leder.

Lauritzens skibe var indregistrerede i Esbjerg og bemandedes i stor udstrækning med søfolk fra Esbjerg, Fanø og Rømø. Hvad trampfarten kastede af sig, blev investeret i nye skibe eller i lokal industri. Lauritzens plan om et stort skibsværft i Esbjerg blev desværre bremset og aldrig siden realiseret: I november 1896 søgte Lauritzen, skibsbygger Dahl og skibsbygger *Søren Abrahamsen* om et 10 tdr. stort areal øst for forhavnen, hvor de agtede at anlægge et »jernskibs- og maskinbyggeri«. Svaret fra vandbygningsdirektøren var i formen imødekommende, men der stillede så mange betingelser, at Lauritzen lod sagen falde. Tålmodighed og forhandlinger lå ikke for Ditlev Lauritzen. Han havde sin styrke i

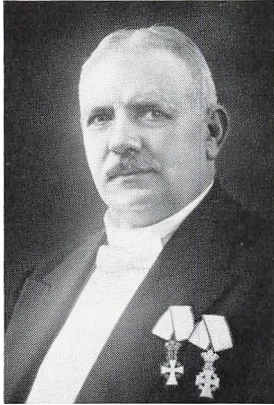
dristig fantasi, stor energi og usædvanlig udholdenhed. Desuden forstod han at vælge gode medarbejdere, give dem ansvar og på den måde sikre sine virksomheder gode ledere. Efterhånden som Lauritzen koncentrerede sig om skibsfarten, afstod han ledelsen af sine handelsforetagender til unge forretningsmænd af samme støbning som han selv. Men han bevarede interessen for dem og interesser i dem, og resultatet blev et helt »imperium« af Lauritzen-virksomheder.

Lauritzens virksomheder

I 1892 blev således trælastforretningen skilt ud; den udviklede sig siden til »L. Bøtkers Tømmerhandel«. I november 1893 fik han Breinholterne (far og søn) og konsul Henrik Pagh med til at stifte et aktieselskab med en kapital på 50.000 kr. Selv skød han 15.000 kr. ind og to unge mænd, som var blevet udset til at lede foretagendet, kornhandler *Hans Eriksen*, Odense, og melhandler *S. P. Christensen*, Varde, måtte hver låne 10.000 kr. at skyde ind. »Eriksen og Christensen A/S« overtog Lauritzens handel med korn og foderstoffer og udviklede sig så godt, at det i 1896 kunne afvise et tilbud fra et Århus-firma (det senere »Korn- og Foderstofkompagni«) om sammenslutning. I 1898 udvidedes aktiekapitalen til 250.000 kr., og i 1900 opførtes et silopakhus til 160.000 kr. på nordre dokkaj.

I 1898 anlagde Lauritzen og Hans Eriksen »Valsemøllen« med møller *Ebbe Ebbesen* som leder. I 1896 overtog *Thorvald Møller* Lauritzens forretning med bygningsartikler og drev den under eget navn. I 1897 blev gødningsforretningen afstået til »Beckett & Meyer«, København, der stiftede »Det danske Gødningskompagni« med H. Heilbuth som leder; Esbjergafdelingen blev bestyret af *C. H. Zilstorff*. Til »konsulens« aktiviteter hører også, at han var med til at stifte to banker: »Esbjerg-Fanø Bank« (1892) og »Esbjerg Handelsbank« (1896).

Da kong Christian IX i 1893 besøgte Esbjerg i anledning af 25 års jubilæet, modtog Ditlev Lauritzen ridderkorset, og i 1894 blev han fransk konsul. Som byens førende forretningsmand fik han en del tillidshverv. Han var formand for »Esbjerg Handelsstandsforening« 1898-1902, sad i byrådet 1899-1900 (Højre) og i havnerådet 1899-1905. Disse hverv bragte ham ingen glæde. Han var handlingens mand, egnede sig kun lidt til forhandlinger og slet ikke til politik.



*Henrik Pagh
grosserer, konsul*

Den unge købmand *Henrik Pagh*, der var født i Fredericia i 1859, samme år som Lauritzen, kom til Esbjerg i februar 1888 med den tanke at leje et pakhus og påbegynde import af kolonialvarer fra Hamburg. Om sit første møde med Esbjerg fortalte han siden: »Det var den dag en forrygende storm med regn og snesjap, så at jeg om aftenen på vej til banegården først mistede min hat og derpå mine galoscher, som jeg lod i stikken i et bundløst ælte mellem Havnegade og Borgergade. Denne ublide medfart bidrog sit til, at jeg tabte lysten til at begynde dette forår, som ellers påtænkt«. I 1889 startede firmaet »Pagh & Quist-Pedersen« på Esbjerg havn. Fra 1891 havde det eget skib, der sejlede mellem Hamburg og Esbjerg. Firmaet begyndte at drive saltraffinaderi og cindersproduktion, og i 1901 udskiltes denne virksomhed i »Esbjerg Salt- og Cindersfabrikker«. Af importforretninger skal endnu nævnes: »Møller & Drost Kulimport« (1889), »Jessen & Olsen Kulimport« (1896) og »Faarup & Sønderby« (kolonial en gros, 1897).

I 1890 fik Esbjerg, som første handelsplads uden for København, kreditoplagsret. Det var et andragende fra Lauritzen, Pagh og andre forretningsmænd til konseilspræsident og finansminister Estrup, der bar frugt.

De vigtigste importvarer

I importen tegner kul, korn og foderstoffer, kunstgødning og træ sig for de største poster. Det ses af tabellerne, at der var en vis import af disse varer fra ca. 1875, idet eksportdamperne ofte tog returgoods med tilbage til Esbjerg. Importen var imidlertid ustabil og ikke særlig omfattende før slutningen af 1880'erne. *Kulimporten* var i 1875 på 3.600 tons; i 1887 var den steget til 12.000 tons, og i 1900 nåedes et foreløbigt højdepunkt på 81.000 tons. Af *korn og foderstoffer* importeredes i 1876: 19 tons, i 1888: 152 tons og i 1899: 22.000 tons. Den største stigning skete fra 1893 (500 tons) til 1896 (11.500 tons) og skyldes Eriksen & Christensen samt isvintrene 1893 og 1895. Af *kunstgødning* importeredes 1878: godt 400 tons, 1890: 4.000 tons og 1899: 10.000 tons.

Mens disse varer blev afsat til et stadig større opland i Vest- og Midtjylland, blev det importerede *træ og tømmer* hovedsagelig anvendt i Esbjerg og omegn; importen stiger da heller ikke særlig stærkt: I 1875 importeredes 291.000 kubikfod træ, i 1890: 344.000 og i 1899: 430.000

kubikfod. Alt i alt udgik i årene 1875-92 2882 skibe med 635.000 tons gods fra Esbjerg havn, mens der indgik 2864 skibe med 203.000 tons. I disse første år udgjorde importen således knap en tredjedel af eksportens mængde, endnu mindre målt i værdi.

Isvintre

Esbjerg havn har gennem de 100 år haft en mægtig hjælper i *isvintrene*. Det salte Vesterhav med de stærke strømme fryser ikke til, og skulle der danne sig et lag is i havnen, bliver det snart sprængt af tidevandet. Når isen i januar, februar og marts binder de indre danske farvande, kan skibene uhindret sejle til Esbjerg — »Danmarks eneste isfri havn«. Havnen oplevede sine første isvintre i 1879 og 1880, men var dengang ikke tilstrækkelig kendt til at kunne udnytte chancen. Isvinteren 1886 bragte ekstra søgning til Esbjerg og i 1888, da de indre havne var lukket af isen fra 8. marts til 3. april, blev det klart for hele landet, at eksporten blev ekspederet i Esbjerg uden forsinkelser, og at den livsvigtige import altid kunne komme ind i landet gennem porten mod vest.

Vinteren 1893 var endnu strengere; fra 21. januar til 10. marts profiterede Esbjerg af den lammelse, der havde ramt de andre havne. Under isvinteren 1895 blev ikke blot Danmarks, men også Sydsveriges Englands-eksport dirigeret over Esbjerg; smørekspporten steg med næsten 4.400 tons, flæskeeksporten med 11.600 tons. Importørerne havde store dage; Lauritzens forretningsfører, *J. Christiansen*, fortæller: »Sikke en Babylons forvirring nede på havnen. Det summede og hvirmede som en bisværn om en kube. Da kom der penge til byen, skal jeg love for. Og vi sørgede jo da for at få vor part, forstår sig. Efterhånden som kulskebene kom ind, købte vi ladningen. Vi havde engang 20 skibe liggende. Så lossede vi seks ad gangen. Alle mulige slags mennesker lossede med: Lærere og kontorister, skræddere og jordemormænd! Selv om de så aldrig før havde haft næven om et skovlskaft, så prøvede de nu. For her var penge at tjene. Det gik uafbrudt, dag og nat i ét. Af 10 nætter sov jeg kun de to. Nu gælder det, sagde Lauritzen. Sådant en tjans får vi ikke ret tit. Nu må vi arbejde. Sove kan vi, når vi engang er døde«.

HÅNDVÆRK - INDUSTRI - ARBEJDSFORHOLD

»Af industrielle anlæg fandtes i 1874 i Esbjerg kun et skibsbyggeri. Nu begynder industrielle foretagender overalt at komme frem i byen«, hedder det i »Trap: Danmark«, 1879. Det er Th. Dahls skibsværft, der er tale om, Esbjergs ældste, og i mange år største industrivirksomhed.

Th. Dahls skibsværft

K. F. Theodor Dahl, der var af norsk slægt, blev født i Kalundborg 1846 og kom som skibsbygger til Fanø. I 1872 sluttede han kontrakt om nordre moles afviserværk, og dermed havde Esbjerg fanget ham. Han udførte andre arbejder på havnen og byggede et par skonnerter på det skibsbyggeri, som han grundlagde i 1871 eller 1872 i hjørnet mellem nordre og vestre dokkaj. Da fiskeriet udvikledes, var det især fiskekuttere, som løb af stabelen på »Th. Dahls Skibsværft«. Th. Dahl var en af byens kendte personligheder, aktiv i kommunale anliggender, formand for sognerådet 1895-97, medstifter af »Esbjerg-Fanø Bank« i 1892, og initiativtager til byens første kirke, Vor Frelsers kirke, der blev indviet i 1887. Efter Dahls død i 1898 blev skibsværftet købt og videreført af *N. Raun-Byberg*.

Af større håndværks- og industriforetagender på havnen er der grund til at nævne *H. M. Mathiasens* sejlmagerværksted (1895), og »Esbjerg Skibsværft«, grundlagt i 1900 af skibsbygmester S. Abrahamsen, Nordby.

Havnearbejderne

De gode lønninger fra havneanlæggets første år varede ikke længe ved. Da arbejdet fra midten af 70'erne gik langsomt og i perioder lå helt stille, blev det smalhans i mange hjem, for industrien var svagt udviklet og handelen for svingende til at byde på stabile arbejdspladser. I 70'erne voksede fagforeningerne frem i de danske byer; Esbjerg kom sent med, selv om byen havde mange arbejdere. Arbejdsmændene organiserede sig ikke førend i 1890, og det var i de første år svært for den energiske formand, *H. M. Hansen*, at få havnearbejderne ind i »Arbejdsmændenes Fagforening«. Især kneb det med DFDS's arbejdere; de havde fast arbejde, og deres arbejdsgiver så ikke gerne, at de organiserede sig. Der måtte et par store konflikter til i 1893 og 1896, før alle selskabets arbej-

dere var meldt ind i fagforeningen. I DFDS's arkiv på havnen ligger en del ansættelsesbeviser fra disse år. Da arbejdsmand *C. V. Knudsen* blev ansat 7. juli 1893, aftaltes en månedsløn på 70 kr. for en daglig arbejdstid (også lørdag) fra kl. 6-19, dog med 1½-2 timers middagspause.

Når virksomhederne ville have losning og lastning passet under strejker, indkaldte de strejkebrydere (skruebrækkere). Det kunne være lokale arbejdere, som de strejkende straks begyndte at argumentere med — man var vel i samme båd! Men det skete også, at der kom arbejdere fra England, en enkelt gang negre, eller at unge bønderkarle meldte sig. Så var det ikke let at undgå slagsmål. Som helhed var arbejdernes forhold dog noget bedre i Esbjerg end andre steder, der blev arbejdet godt på havnen, og havnearbejderne fik tidligt ry for at være både stabile og hurtige til deres arbejde.

FISKERI

Siden begyndelsen af århundredet har Esbjerg været Danmarks største fiskerihavn, men da havneanlægget var på tale, tænkte ingen på fiskeriet. Fra gammel tid blev der ganske vist drevet en del kystfiskeri her såvel som ved andre danske kyster, men der var kun tale om sæsonbeskæftigelse: Forårsfiskeri fra marts-april til Sct. Hans, efterårsfiskeri fra omkring 1. oktober indtil isen i december eller januar standsede fiskeriet. Der benyttedes til dette fiskeri enten garn sat langs kysten eller linefiskeri fra store robåde, som på grund af ligheden med hornfisk kaldtes »horn-gjævere«.

Fiskeriet i de første år

I 1872 kom den første dæksbåd til enen. Hjerting-fiskeren *Lambert Spørensén*, som i nogle år havde fisket med canadiske skonnerter, rejste til Norge og sejlede ene mand hjem med en dæksbåd. Det var en ret stor kutter, der blev drevet frem med sejl og sædvanligvis var bemanded med 5-6 mand. Med dæksbåden kunne man gå længere til havs, og man kunne sejle linerne ind i stedet for at ro dem ind. Der blev hentet flere dæksbåde i Norge, og Th. Dahl byggede en forbedret model. Til fiskeriet brugtes kroge; »esepiger« gravede ved ebbetid sandorm op af vaderne og

satte dem på krogene, eller der benyttedes marsvinaffald fra Middelfart som madding. Når krogene ikke var i vandet, sad de fastgjort på træbakker à 600 kroge, deraf navnet »bakkefiskeri«. En dygtig esepige kunne klare to bakker om dagen, for dette arbejde fik hun 2,50 kr. samt en stor kuller.

Fangsten bestod i de første år næsten kun af torsk og torskearterne kuller og hvilling, og det var døde fisk, der blev landet. Priserne var derfor ikke høje, heller ikke ved eksport til Tyskland. Kom prisen ikke over 5 pfennig pr. pund for forårsfisk, 9 pfennig for efterårsfisk, blev fisken saltet og tørret på en plads på heden mellem de senere gader Havnegade, Vesterhavsgade, Niels Juelsgade og Tordenskjoldsgade. Siden blev fisken solgt til omvandrede fiskehandlere eller direkte til forbrugerne i byen eller omegnen.

Ingen stordrift i fiskeriet

På et tidligt tidspunkt var der i Esbjerg forretningsfolk, der søgte at udvikle fiskeriet til noget stort. I 1879 blev der dannet et *fiskeriselskab* af proprietær P. Breinholt, skibsbygger Th. Dahl, kroejer M. Spangsberg, fabrikant P. Brinck (de to sidste handlede med fisk), møller H. C. Hansen og købmand J. W. Palludan, Varde. Selskabet anskaffede en lille damper med slæbevod (»Bylgia«, 13 tons) og tre kuttere på 8-10 tons, byggede ishus og fiskepakhushus og ansatte fiskere og arbejdere. Trods betydelige investeringer (aktiekapitalen voksede på et år fra 4.000 kr. til 37.000 kr.) blev selskabet en fiasko og måtte opløses i 1885. Siden har Esbjergs fiskekipper selv været herrer på deres både, og denne demokratiske ejendomsform har vist sig at være velegnet. Kutterne er ret små i sammenligning med kutterne i de andre Nordsølande, men de er økonomiske, fordi skipperne passer dem godt og er vågne over for forbedringer, og mændene om bord arbejder hårdt uden smålige hensyn til arbejdstidens længde.

Også fiskehandelen måtte gennemgå et par mislykkede forsøg på stordrift, inden den fandt sin form som én-mands foretagender. Fiskehandlerne Spangsberg, *Steffensen* og *Mouritz Rasmussen* startede i 1884 et salgs- og eksportkompagni. Et par år efter svarede fiskerne igen med »Esbjerg forenede Fiskeeksportforretning«. Der blev også stiftet et par salgforeninger på andelsbasis, men ingen af dem fik nogen lang levetid,

og snart fik Esbjerg den stand af vågne fiskeeksportører, som indtil i dag har sørget for opkøb, sortering, pakning, forsendelse og afsætning af fangsterne. Blandt de største var i 80'erne M. Rasmussen, i 90'erne *Gotfred Taabel*.

Snurrevoddet og
rødspætterne

I foråret 1887 skete der noget afgørende for fiskeriet i Esbjerg: Snurrevoddet blev demonstreret af et par Frederikshavnerkuttere. I løbet af et par år havde alle Esbjergs fiskere accepteret det som det effektiveste og samtidig skånsomste redskab til fangst af rødspætter. Netop i disse år blev man klar over, at farvandet omkring Horns Rev var landets rigeste yngle- og fiskeplads for denne værdifulde fisk. Snurrevoddet, eller rettere metoden ved dets anvendelse, var blevet opfundet i 1848 af *Jens Væver* i Salling. Mens man hidtil havde trukket kutterne ind mod vodposen, idet man jagede fiskene foran kutteren, satte man nu voddet ud i en bue, så vodarmene spændte over et stort areal, og trak voddet ind mod den forankrede båd. Rødspætter blev fisket også i sommermånederne, så fiskernes indtægter blev ikke blot større, men også bedre fordelt over året, således at det nu var muligt at leve af fiskeri. Rødspætterne skulle helst bringes levende i land, derfor blev der i kutterne indrettet »dam«, d. v. s. lastrummet forsynedes med huller, så der kunne komme frisk vand ind til fiskene. I begyndelsen af 1894 var kun 4 af Esbjergs 18 kuttere forsynet med dam. I oktober 1895 var flåden vokset til 30 kuttere, hvoraf ikke færre end 26 havde dam. Samtidig voksede antallet af hyttefade fra ca. 40 til ca. 245.

Motoriseringen
begynder

I sidste halvdel af 90'erne indførtes motorkraften i fiskekutterne. 1894-95 blev der installeret små kulfyrede dampmaskiner til indhivning af vodtove; tovene skulle dog stadig stoppes af med hænderne. Til fremdrivning af kutterne lod man i begyndelsen en aksel gå ud over bagstavnen og her drive en løs skrue. Man frygtede for at lade en aksel gennembryde bagstavnen, men i marts 1899 gjorde fiskeskipper, senere eksportør *Tarben P. Jensen* forsøget med en 3 hk »Dan« glødehovedmotor i sin lille båd, »Tumleren«. En stor skare tilskuere i dokhavnen fulgte prøvesejladsen, som forløb godt.



Dokhavnen omkring 1880 med bakkebåde. Til venstre ses et hjørne af toldkammeret, bag dette havnekontoret med flagstang og klokke. Der ringedes med klokken, når havnen åbnede kl. 6, og når den lukkede kl. 22. I forgrunden et hjørne af Th. Dahls skibsværft.

Fiskerikontrol

Fiskerierhvervet udviklede sig og trådte i forbindelse med staten. Fra 1898 var der mulighed for at få statslån til bygning af fiskekuttere. I 1900 kom *fiskerikontrollen*, der var oprettet ved lov af 1888, til Esbjerg. Dens opgave var at føre tilsyn med fiskens kvalitet og med, at fangsterne holdt de foreskrevne mindstemål. Desuden virkede »kontrollen« som mellemlid mellem fiskerne og myndighederne i København, især Fiskeri-

kontoret i Landbrugsministeriet, idet den skulle udtale sig om alle ansøgninger om lån eller tilskud. Den første fiskerikontrollør var *P. Tæbring*, som fik et udmærket forhold til Esbjergfiskerne. Hans entré startede ellers med en »vandgang«, om hvilken *Albert Nielsen*, fiskeriforeningens mangeårige sekretær, beretter: »Tilfældet ville, at Esbjergs første fiskerihavn lå fuld af hyttefade med undermålsfisk den dag, da kontrollen ankom, og de to mænd gik resolut i gang med at vælte alle hyttefadene, så de små rødspætter genvandt friheden. Denne adfærd morede ikke på nogen måde fiskerne, der med møje havde indslæbt de ret store fangster til opbevaring i havnen, men de morede sig noget bedre over en hændelse, der indtraf, da en af de ungdommelige fiskere listede sig bag på Tæbring og gav denne et velment skub, så han faldt i vandet! «

Fiskekutterne og livet
om bord

Omkring 1900 var en Esbjergkutter på gennemsnitlig 15 tons og kostede ca. 30.000 kr. En 8-10 engelske smækker, forsynet med damp og motor, var på 70 tons og tilsvarende dyrere. En almindelig kutter havde 4 mands besætning: Skipper, der oftest ejede helpart eller halvpart i kutteren, bedstemand, tredjemand og drengen, der lavede mad og i øvrigt var i lære. Bruttoudbyttet fordeltes således, at bådens ejer(e) fik 50 pct., skipperen 17-20 pct., bedstemanden 13 pct., tredjemanden 10 pct. og drengen 6-8 pct. Indtil den første verdenskrig var Esbjergkutterne sædvanligvis kun ude 3-4 dage ad gangen, og der landedes ikke fisk i udenlandske havne. Alligevel var fiskeriet et farligt arbejde, hvad tallene på forulykkede fiskere klart viser. Der var endnu ikke nogen redningsdamper eller radiotelegraf.

Forholdene om bord var primitive, mandskabet måtte selv klare enhver situation. Som et eksempel skal gengives et af de råd, Esbjergs navnkundige distriktslæge, dr. med. O. Bruun, gennem flere år gav i »Årbog for den danske fiskerflåde«: »*Fiskekrog i finger eller hånd*: Lad være at rive den baglæns ud, klip med en knibtang krogen over oppe ved snoren og stik så krogen rask helt igennem den nærmeste vej ud. Hold den fast med knibtangen, til man kan se spidsen frit, og grib da spidsen også med knibtangen, så rask ud med den. Bad såret i *varmt* rent vand og tryk det godt ud, så det bløder rigeligt. Derefter karbolvand eller brændevin på«.

- Den første fiskerihavn I de første år måtte fiskerne i Esbjerg (og udenbys fiskere) benytte dokhavnen; efterhånden som fiskerflåden voksede, blev det nødvendigt at bygge en egentlig fiskerihavn. Forslag blev stillet i Rigsdagen i samlingen 1885-86 med henvisning til, at fiskerflåden og fangsterne var voksende, og at der i 1884 for første gang var blevet udført fisk (70 tons). Loven blev vedtaget, og en fiskerihavn blev anlagt, hvor nu DFDS's terminal ligger, med indsejling fra slusegabet. Bassinet målte 31 × 125 m, i alt 3.900 m² med 3,8 m vanddybde og 265 m kajplads.
- Den anden fiskerihavn Flåden voksede stadig. I 1896 talte den 30 kuttere og vurderedes til 140.000 kr. excl. redskaber. Snurrevodsfiskeriet efter rødspætter krævede større plads på land til redskaber, isrum m. m., og i bassinerne måtte der være rent vand til hyttefadene. På opfordring af »Esbjerg Fiskeriforening« vedtog Rigsdagen 1897-98 en udvidelse til 1.340.000 kr. Fiskerihavn nr. 2 lå ude mod vest; nordre mole og vestre dokkaj dannede den østlige grænse, og 100 m derfra anlagdes et nyt bolværk. Den var delt i den egentlige fiskerihavn og en forhavn, begge med 6 m vanddybde. Inderst i fiskerihavnen blev der anlagt 4 statslige ophalingsbeddinger til eftersyn og reparation af kutterne. Entreprenør var »J. H. Hoffmann & Sønner«, og havnen afleveredes ved en festlighed den 26. september 1901. Under arbejdet blev diget på vestre dokkaj sløjfet, og et jernbanespor blev ført ud til slusegabet. På dokkajen opførte havnevæsenet to fiskepakningsbygninger, der havde isolerede isrum og blev udlejet sektionvis; Det ene af disse »hollænderhuse« eksisterer stadig.
- Fiskefangster I havnens tidligste år blev der skrabet en del østers, 1874-75 således 50 tønder, der eksporteredes til Hamborg; senere hører man ikke noget til østers i Esbjerg. Af toldkammerets indberetninger fremgår det, at 8 kuttere og 1 damper var hjemmehørende i Esbjerg i 1881; deres udbytte ansloges til knap 20.000 kr. Til sammenligning: De 12 kuttere i Hjerding indbragte samme år fangster til 44.000 kr.
- I 1885 var 10 fiskekuttere hjemmehørende i Esbjerg; de målte i alt 110 tons og vurderedes til 35.000 kr. incl. redskaber. Udbyttet var på 31.000 kr., og fangsten (266 tons) bestod især af torsk, kuller og hvilling.

Endnu i 1891 landedes en del torsk (66 tons til 6.800 kr.) og især kuller (676 tons til 80.000 kr.). Rødspættefangsten lå endnu kun på 461 tons til 37.000 kr., men steg kraftigt i de næste år, især i pris. I 1900 indbragtes til Esbjerg i alt 2.400 tons fisk til en værdi af 462.000 kr.; heraf udgjorde rødspætteerne alene 2.222 tons til 440.000 kr. Flåden omfattede i dette år 50 kuttere til en værdi af 400.000 kr. excl. redskaber.

Fiskerbefolkningen

Der var i 1900 225 erhvervsfiskere i Esbjerg, hvortil kom ca. 200 lejlighedsfiskere. Det sidste tal skulle snart blive reduceret kraftigt, for fiskeriet var ved at blive en helårsbeskæftigelse, der krævede fuld indsats af sine udøvere. Den største del af fiskerbefolkningen i Esbjerg stammede fra Vestkysten; i folketællingen 1901 var det hele 80 pct. Deraf præsterede Holmslands klit de 53 pct., Nissum, Husby og Stadil 10 pct. Disse nøjsomme, hårdtarbejdende og gudfrygtige fiskere satte sig spor i Esbjergs udvikling, som er tydelige den dag i dag. »Indre Mission« fik større indflydelse i Esbjerg end i nogen anden større dansk by. De missionske fiskere kom hviledagen i hu, også når de lå på havet; de havde mere alvor og færre fornøjelser, f. eks. alkohol, end »verdens børn«. Det gik, som det måtte gå: De fik fremgang i det timelige, blev velstående og agtede. Mange af Esbjergs største skippere, eksportører og forretningsmænd i nyere tid stammer fra missionske fiskerhjem.

Fiskernes organisationer

De første fiskere havde ingen mulighed for at forsikre deres både. Ingen ville forsikre så skrøbelige fartøjer på så farligt vand. I 1884 tog nogle fremsynede Esbjergborgere initiativ til at stifte »Forsikringsforening for Fiskefartøjer«. Ledende var toldforvalter Hassing, proprietær P. Breinholt og toldassistent *J. Lorck-Madsen*. Foreningen afholdt også prøver for kutterførerne og virkede for en bedre afmærkning af farvandet. Da den landsomfattende kaskoforsikring »Forsikringen af danske sejlfartøjer til fiskeribrug« (1889) begyndte at tiltrække medlemmerne, meldte hele den lokale forening sig ind i 1898. I 1888 stiftede de samme mænd »Understøttelsesforeningen for enker og børn efter på søen forulykkede fiskere hjemmehørende i Esbjerg (med Hjerting) og Fanø tolddistrikter«, som i 90'erne uddelte årlig 900 kr. til trængende efterladte.

Den 7. marts 1892 blev »Esbjerg Fiskeriforening« stiftet med det formål at varetage fiskernes interesser over for eksportører, havnemyndigheder og lovgivningsmagt. Fiskehandler *C. C. Thomsen* blev formand, P. Breinholt næstformand, endnu et vidnesbyrd om hvor højt denne mand agtedes i Esbjerg. Af de tre fiskere i bestyrelsen er der grund til at nævne *Ole J. Kristiansen*, som næsten til sin død i 1937 var Esbjergfiskernes ledende organisationsmand. »Esbjerg Fiskeriforening« meldte sig straks ind i hovedorganisationen »Dansk Fiskeriforening«.

Den store havneudvidelse og den første verdenskrig

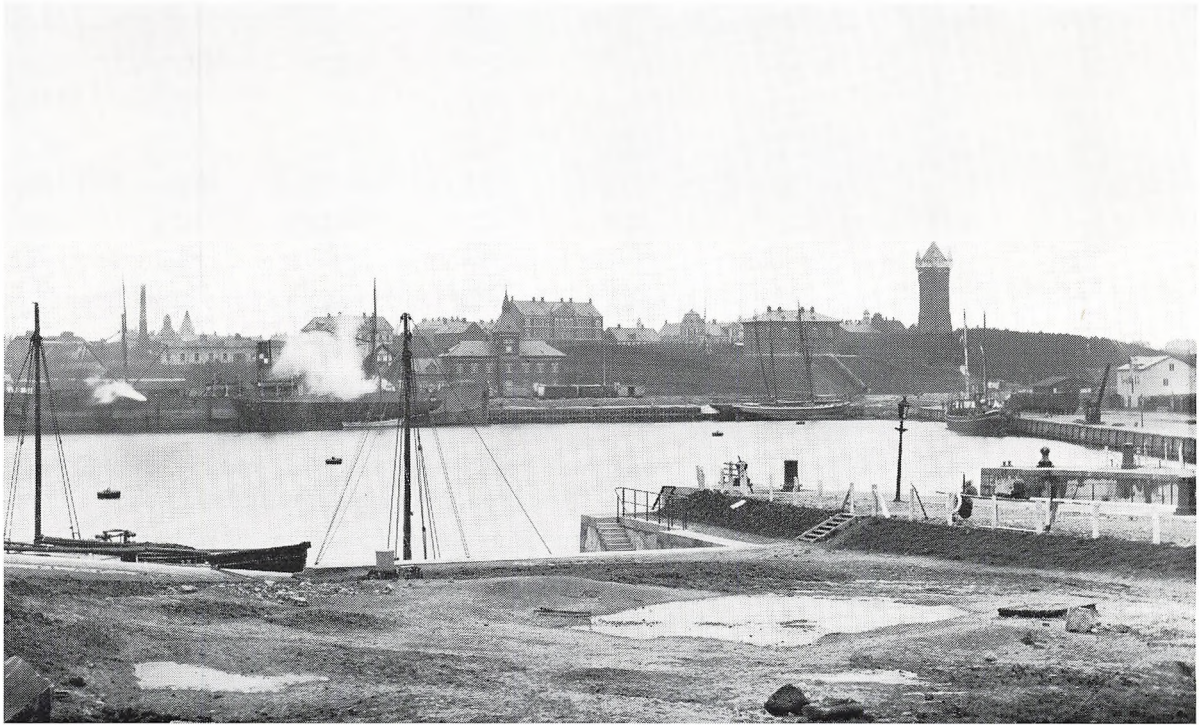
Det vigtigste træk i havnens udvikling fra 1900-1922 var den udvidelse, som efter mange års debat blev besluttet i 1909 og afsluttet i 1922. Under verdenskrigen 1914-18 lykkedes det Danmark at forblive neutralt, og landet kom godt gennem krigen. Men søens erhverv led svære tab af materiel og menneskeliv, og Esbjerg gennemgik nogle vanskelige år, fordi skibsfarten lå stille, og udbyttet af fiskeriet svingede voldsomt. Perioden var som helhed præget af støt fremgang for havn og by, og selv under krigen blev der grundlagt nye handels- og industrivirksomheder.

HAVNERÅD OG ADMINISTRATION

Havnerådets beføjelser og opgaver

Fra 1. april 1899 blev Esbjerg havn bestyret af et *havneråd* — en følge af at byen var blevet købstad 1. januar samme år. Danmarks to andre store statshavne, Helsingør og Frederikshavn, havde dengang henholdsvis en havnekomité og en havnekommission; siden har disse to store og mange af de mindre statshavne fået havneråd.

»Reglement for bestyrelsen af Esbjerg havn«, udstedt af Indenrigsministeriet 23. januar 1899, bestemte, at havnerådet skulle bestå af fem medlemmer: Havneingeniøren var født medlem, to medlemmer skulle (for 6 år) beskikkes af ministeriet og to vælges af Esbjerg byråd (for en byrådsperiode, dengang 6, siden 4 år). Ministeriet ville udpege formanden, og denne skulle føre havnens regnskaber og korrespondance. Vandbygningsdirektøren førte på Indenrigsministeriets vegne overtilsyn med havnen. Der skulle tilstilles ham udskrift af forhandlingsprotokollen efter hvert møde, han kunne deltage i rådets møder og indkalde til ekstra-



Dokhavnen omkring 1900. Ved nordre dokkaj ses det nye toldkammer, til højre vandtårnet og den nye administrationsbygning. Til venstre for denne ses Lauritzens villa, i dag dommerkontor.

ordinære møder. De ordinære møder skulle afholdes mindst én gang om måneden. Det påhvilede havnerådet hvert år til ministeriet at indsende overslag over havnens indtægter og udgifter (til finanslov og tillægsbevillingslov) og at foreslå havne- og brotakster samt takster for leje af havnens arealer. Havne- og bropenge, der udgjorde langt de største af havnens indtægter, blev fortsat opkrævet af toldvæsenet. Havnemesteren opkrævede leje af arealer, redskaber m.m., samt bøder og indbetalte beløbene på toldkammeret. Havnens indtægter blev anvist af ministeriet i henhold til bevillingslovene. Til orientering for rådets medlemmer og ministeriet skulle der hver måned udarbejdes en kasseekstrakt og en oversigt over igangværende arbejder.

Så meget om det reglement, der med få ændringer var gældende til 1953. Den 27. april 1900 oprettedes Ministeriet for offentlige arbejder («Trafikministeriet»); vandbygningsvæsenet og statens havne har siden hørt under dette ministerium.

En af havnerådets vigtigste opgaver var at fordele havnens arealer mellem virksomhederne. Såfremt der ønskedes uopsigelighed i en længere periode, blev andragendet forelagt ministeriet. Det er forståeligt, at lejere, der opførte kostbare anlæg, ønskede lange perioder; lige så indlysende er det, at havnerådet af hensyn til udvidelser og reguleringer måtte have mulighed for at opsige lejerne. Rådet var tilbageholdende over for andragender om etablering af kiosker, restauranter og lignende. På havnen skulle der helst kun være de for en havn naturlige forretninger og værksteder, resten blev henvist til byen. Havnerådet udskrev arbejder i licitation og tog stilling til tilbuddene, før de indsendtes til ministeriet. Rådet indrykkede annoncer for havnen i danske og udenlandske fagtidsskrifter, men reklamer på havnens areal blev fra første færd forbudt.

Havnerådets medlemmer

Indtil 1953 var havneingeniøren ikke blot født medlem af rådet, han var også, bortset fra et enkelt år, beskikket som formand. Det første havneråd (1899-1905) bestod desuden af toldforvalter V. V. Hassing og fabrikant, tidligere skibsfører P. Brinch (begge beskikket af ministeriet) samt af grosserer Ditlev Lauritzen og grosserer Henrik Pagh, valgt af byrådet. Det var havnens to højeste embedsmænd og to største forretningsmænd samt en tidligere skibsfører, nu driftig fabrikant, der udgjorde Esbjergs første havneråd. Efter den første 6 års periode skiftede havnerådet totalt ansigt. Ved valget i januar 1905 fik Socialdemokratiet flertal i byrådet; Lauritzen og Pagh blev i foråret 1905 erstattet af »sejrherrerne« arbejdsmand *M. N. Stokholm* og »Socialdemokraten«s iltre redaktør *J. P. Sundbo*. Ministeriet beskikkede gårdejer *Lars Mose*, Årre, der var formand for »Esbjerg Andels Svineslagteri« og fyrtransportskibsfører *J. P. Rosenkilde*. Mens Sundbo sad til sin død i 1928 som et meget aktivt medlem, måtte Stokholm efter byrådsvalget i 1910 vige for Henrik Pagh (til 1921). Ministeriet beskikkede efter Lars Mose borgmester *Knud Holch* (1915-26) og efter Rosenkilde direktør Hans Eriksen (1917-35) til medlemmer.



L. T. C. von Barner
havneingeniør 1906–25

Havneingeniør fra 1. august 1906 til 31. august 1925 var cand. polyt. L. T. C. von Barner (1871-1945), der siden sin eksamen i 1895 havde været ansat i vandbygningsvæsenet, beskæftiget bl. a. med kystsikring i Thyborøn og anlæg af fiskerihavn på Anholt. von Barner gennemførte den store havneudvidelse 1909-22. Han var medlem af byrådet 1911-13 og fra 1917 distriktsingeniør i Vandbygningsvæsenet. Efter sin afgang fra Esbjerg havn førte von Barner i 11 år tilsyn med de kommunale havne på Bornholm, Lolland-Falster og Nordfyn. J. P. Jensens efterfølger som havnemester var *Rasmus Voigt*, 1917-27.

I 1900 besluttede havnerådet at etablere telefonforbindelse mellem havnekontoret, betjentboligen, havnekontoret på forhavnen og havnevagthuset. I 1921 blev administrationsbygningen udvidet med en tilbygning mod vest, så den fik stort set det ydre, den har i dag. Havneingeniøren og havnemesteren boede fortsat i administrationsbygningen.

Toldkammeret

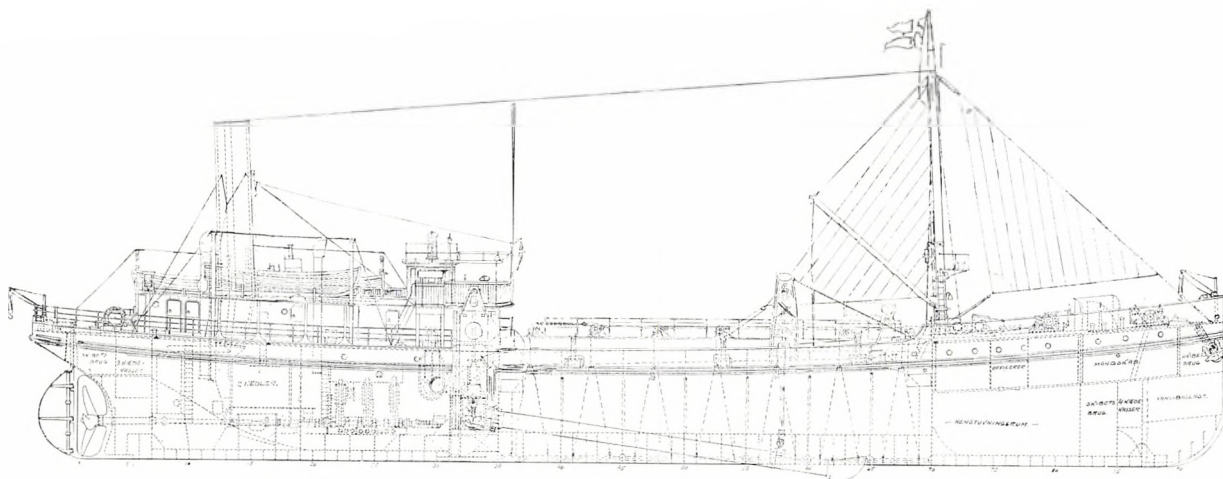
Toldforvalter Hassing blev i 1905 udnævnt til toldinspektør i Odense. Han efterfulgtes i Esbjerg af *Emil C. B. M. Vildenskov*, der faldt for aldersgrænsen i 1926. I 1921 bestod staben på toldboden desuden af 3 kontrollører, 10 assistenter og et lignende antal betjente. I Roborghus og Hjertering blev toldassistenterne afløst af toldopsynsmænd i henholdsvis 1914 og 1916.

Redningsstation 1907

I 1907 oprettedes en længe savnet *redningsstation* i Esbjerg. Det første år anvendtes redningsbåden fra Blåvand, men i 1908 fik man en 11 m lang båd med en 25 hk motor fra Orlogsværftet. Indtil 1925 var havneingeniør von Barner opsynsmand, derefter havneassistent *Anders P. Larsen*. Det betød også øget sikkerhed, at Grådyb fyrskib blev udlagt i 1906, og at der i 1910 anbragtes en lystønde på barren. I 1905 blev bugserbåden fra 1878 udskiftet med slæbebåden »Vildanden«.

Uddybning

Som omtalt lykkedes det kort efter århundredskiftet at grave en 200 m bred, ca. 7 m dyb sejlrende gennem barren. For at bevare det vundne var det nødvendigt, at en sandpumper til stadighed arbejdede på stedet. I 1909 modtog Vandbygningsvæsenet fra »Københavns Flydedok & Skibs-



Skematisk tegning af sandpumperen »Graadyb«, der gjorde tjeneste i Esbjerg fra 1909 til begyndelsen af 1960'erne. Fra hver side af fartøjet førtes et rør (med en diameter på 80 cm) ned på havbunden; sand og vand i forholdet 1-7 blev pumpet op i lasten, hvor sandet sank til bunds, og vandet flød ovenud.

værft« sandpumperen »Grådyb«, som for en årlig udgift på 40-60.000 kr. opgravede ½-1 mill. kubikfod sand og derved holdt en dybde på 8 m ved højvande. Efter krigen måtte »Grådyb« for en tid have assistance, fordi løbet var sandet til under stilstanden. I finansåret 1919-20 bekostedes på dette vigtige arbejde 148.000 kr., næste år 570.000 kr.

ESBJERG I STORPOLITIKKEN

Tyskland frygter
engelsk invasion i
Esbjerg

I 1905 faldt stormagternes øjne for første gang på Esbjerg. Forholdet mellem Frankrig og Tyskland var spændt, og Frankrig mente at have et engelsk tilsagn om, at 100.000 engelske tropper ville falde tyskerne i ryggen nordfra, hvis Tyskland angreb Frankrig. Disse tropper kunne bedst landsættes i Esbjerg, og derfor viste tyske militære og politiske kredse stærk interesse for Esbjerg i nogle år. Den danske regerings leder, *J. C. Christensen*, satte meget ind på at berolige Tyskland, således udtalte

han sig til gunst for flere tropper i Jylland til at imødegå en eventuel britisk invasion. I Tyskland havde man planer om at besætte Danmark i tilfælde af krig, og interessen for Esbjerg skærpedes under de britiske flådebesøg 1905 og 1908.

Den britiske flåde
besøger Esbjerg i 1905

Stormagterne kaprustede i disse år. De viste deres sømilitære magt ved flådemanoøvrer i fremmede farvande og ved flådebesøg i de havne, som ville modtage deres krigsskibe. I slutningen af august 1905 demonstrerede den britiske flåde i Østersøen, og undervejs besøgte en eskadre Esbjerg. 10 slagskibe, 7 krydsere og 12 torpedobådsjagere ankrede 20. august op uden for Grådyb barre. Regeringen havde overdraget stiftamtmanden over Ribe stift og borgmesteren i Esbjerg at være værter. Der blev holdt reception for de højere officerer, 100 matroser blev indbudt til fest, og kommunen arrangerede ekskursioner til Ribe og Fanø. Også en privat komité trådte i funktion, ledet af den britiske konsul, bankdirektør *Jørgen Nielsen* og den russiske konsul, grosserer *Chr. Olsen*. Komiteen arrangerede sightseeing-ture for de matroser, der havde landlov og etablerede rutebådsforbindelser fra havnen ud til eskadren. Mange tusinde mennesker var ude at se på »jernsiderne« og blev inviteret om bord. Mens venstrebladet »Esbjerg Avis« var begejstret for besøget, rasede redaktør Sundbo på »Socialdemokraten«. Han forbandede den internationale oprustning, der skete på bekostning af arbejdernes velfærd, han latterliggjorde den emsige selvbestaltede komité og de nyfigne esbjergensere.

Flådebesøget i 1908

Den 27. juni 1908 kom The Royal Navy igen på et tredages besøg i Esbjerg med 12 slagskibe, 10 krydsere og 23 torpedobådsjagere af kanaleskadren, i alt 20.000 mand. Arrangementerne var langt mere beskedne denne gang, der blev således ikke givet landlov. Officererne var dog på tur til Ribe og Fanø, og Sundbo glædede sig over, at deres færge sad fast i lavvandet et par timer — så kunne de da se, at stedet ikke var egnet til invasion! Selvfølgelig gjorde englænderne deres iagttagelser, og tyskerne fulgte begivenhederne; en tysk journalist og en repræsentant for gesandtskabet kom til byen under det sidste besøg. Forud for besøget skrev tyske aviser, at eskadren ville holde landgangsmanøvrer med store troppe-

afdelinger, og besøget i 1905 blev omtalt som »en rekognoscering med overfald på Tyskland for øje«. En notits i »Berlingske Tidende«, indrykket vistnok af konseilspræsident J. C. Christensen, dementerede disse forlydender, men alligevel blev de gentaget så sent som i slutningen af oktober. Heldigvis fik Esbjerg ingen militær betydning, for under den første verdenskrig så begge stormagter deres fordel i, at Danmark forblev neutralt, og under den anden verdenskrig, hvor de tyske besættelsestropper befæstede Esbjerg meget stærkt, blev Normandiet målet for invasionen. Flådebesøgene betød reklame for byen og havnen og stor omsætning for de forretningsdrivende.

Krigsskib blandt hyttefåde

Besøget i 1908 fik et særligt efterspil for fiskeeksportørerne. Den 27. juni sejlede torpedobådsjageren »Moy« ved en fejltagelse ind i fiskerihavnen. Den slog straks bak for fuld kraft, men herved hvirvlede dens kraftige skrue en mængde slam og mudder op, og da højvandet umiddelbart efter satte ind, blev mudderet stående i havnen i mange timer. Alle fisk i hyttefadene blev kvalt i mudder. Fiskeeksportørforeningen, hvis formand var Gotfred Taabbel, tog sig af de skadelidtes sag. Man opgjorde tabet til 6.712 kg fisk for 2.750 kr. (£ 152) og opfordrede det britiske konsulat til at betale skaden. Konsulen meddelte, at englænderne kun ville betale £ 50. Taabbel skrev igen 28. august 1908: »Vi havde med velberåd hu kun forlangt vor faktiske og bevislige indkøbspris dækket, og så meget mere forbauser det os, at den engelske marineforvaltning er smålig nok til kun at byde en tredjedel af det os forvoldte tab. Skal vi bære den største part af tabet, kommer vi vel også over resten, men vi vil dog tillade os at henstille til det høje departement (d. v. s. det britiske marineministerium) at behandle sagen på en såvel for den engelske marine som for os mere værdig og passende måde«. Da heller ikke disse ord gjorde noget indtryk på engelskmændene, overdrog eksportørerne sagen til Udenrigsministeriet. Der blev foranstaltet forhør og indhentet udtalelser. Fiskeridirektør *F. V. Mortensen* og mange andre fandt, at erstatningskravet var rimeligt, så Udenrigsministeriet støttede det. Den danske gesandt i London fik i februar 1910 et tilbud på £ 100 (1818 kr.), det blev 18. marts accepteret af fiskeeksportørerne, og dermed endte den krig.

ØSTHAVN ELLER VESTHAVN?

Omkring århundredskiftet stod det klart, at havnen trængte til en ny stor udvidelse. Vareomsætningen steg år for år, og skibene blev større. Under isvintre var kajpladsen alt for lille. Fiskerflåden voksede og landede stadig større fangster af levende rødspætter, som måtte have rent vand for at holde sig friske.

Havnen skal udvides — men i hvilken retning?

Fra 1868 til udgangen af året 1904 var der blevet anvendt 5,6 mill. kr. til havneanlægget. Vedligeholdelse, herunder uddybning, administration m. m. var stort set blevet dækket af havnens indtægter. For finansåret 1904-05 beløb havne- og broafgifterne sig til 344.000 kr., mens udgifterne til vedligeholdelse og administration androg 301.000 kr. Toldkammeret opkrævede i disse år 3-400.000 kr. i indførselstold til statskassen. Dertil kom samfundets gevinst: Esbjerg var blevet »Danmarks port mod vester«, som *Viggo Stuckenberg* skrev i »Esbjergsangen« (1900). Hvor der før var øde og fattigt, voksede nu en driftig by, som hjalp landsdelen op. På denne baggrund kunne man vente, at et enigt andragende fra byråd og havneråd ville blive imødekommet. Der var i Esbjerg enighed om, at havnen skulle udvides, men dermed hørte enigheden op. Byens borgere, foreninger og organisationer gerådede i heftig strid om, hvordan havnen skulle udvides, der gik politik i sagen, og afgørelsen trak ud.

Lokal debat om udvidelsen

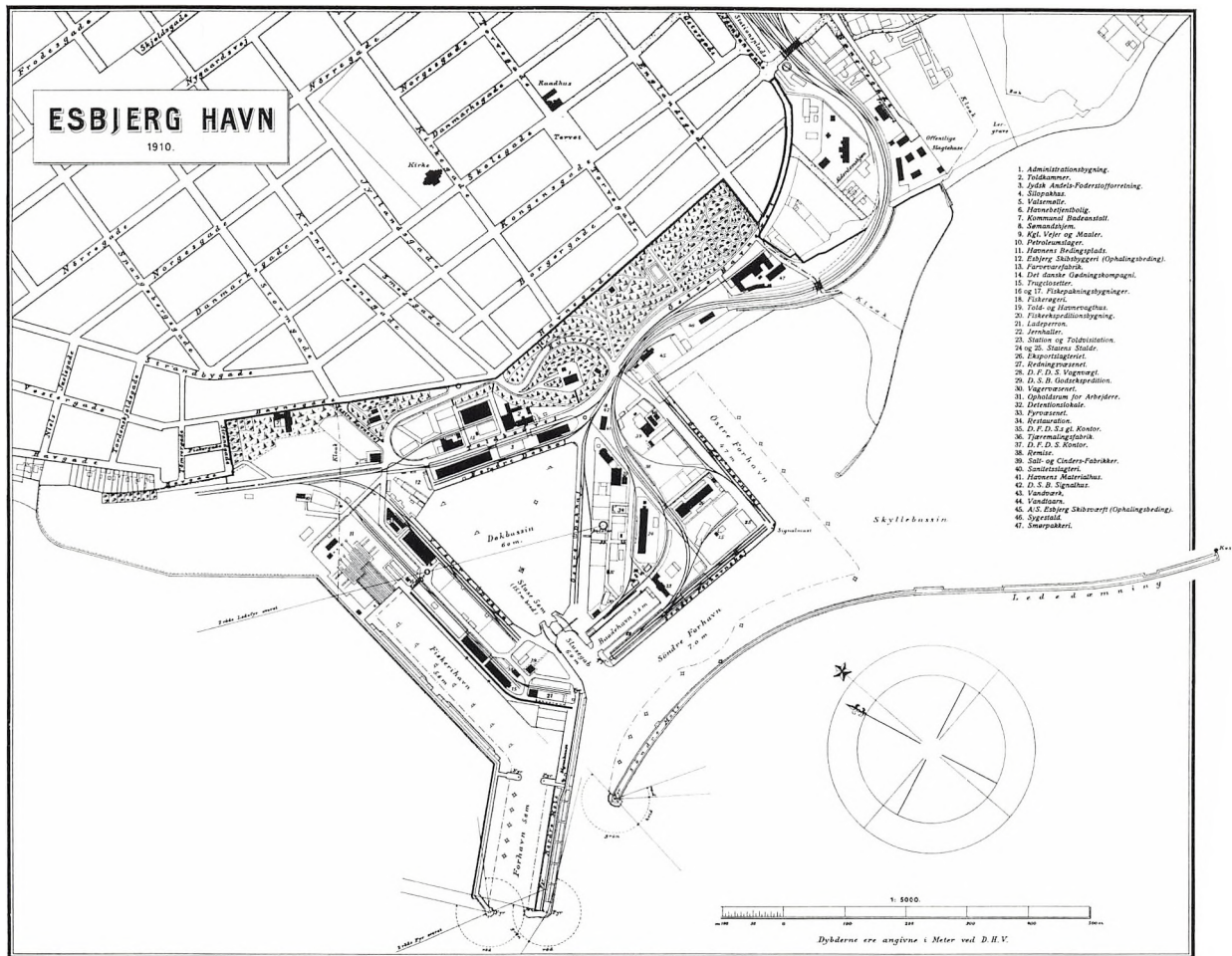
Det var Esbjergs 300 fiskere, som først tog deres parti. De måtte have rent vand til hyttefadene, og ønskede derfor fiskerihavnen lagt så langt mod vest som muligt. Fiskerne fik følge af de store importører, skibsredere og skibsmæglere med Ditlev Lauritzen, C. Breinholt, Hans Eriksen og Thorvald Møller i spidsen. De drømte om en storhavn for den nye tids dybtgående skibe, anlagt vest for den daværende fiskerihavn, inden for den af fiskerne ønskede nye fiskerihavn. Lauritzen og Brinch forelagde i 1903 havnerådet et forslag efter disse linjer. Havneingeniør Westergaard var skeptisk over for forslaget. Fiskerihavnen kunne udvides mod vest, men han foretrak, at der blev anlagt kajer med stor vanddybde

mod øst (som Vestkraftkajen efter den anden verdenskrig) og han påviste, at denne løsning ville være den billigste. DFDS, som havde alle sine anlæg på forhavnen, nærede intet ønske om, at havnens tyngdepunkt blev forskudt mod vest til gavn for eventuelle konkurrenter. Byens grundejere frygtede for et katastrofalt fald i ejendomsværdierne, hvis havnen og dermed byens centrum blev forskudt mod vest. Der dannedes en usædvanlig alliance mellem grundejerne og socialdemokraterne om at få havnen udvidet mod øst. Socialdemokraterne havde som byrådsflertal ansvaret for byens økonomi, og den var mildt sagt anstrengt — naturligt nok i en udviklingsby. 1. april 1905 var gælden 2,31 mill. kr., aktiverne kun 2,17 mill. kr. Blev byen flyttet 1-2 km mod vest, ville det betyde nye store udgifter til gader, kloakker, belysning o. s. v. En gruppe mindre importører, anført af Henrik Pagh, ønskede ikke at forlade østhavnen og østbyen, hvor de havde deres varehuse. Endelig var havnearbejderne mod en vesthavn, fordi de mente, at arbejdet i det urolige vand nær Grådyb ville være farligt.

Folketinget ser på
havneudvidelsen 1907

I et par år blev planer og ønsker fremført på lokalt plan, og mange esbjergensere gav deres mening til kende. Da havneingeniør Westergaard i sommeren 1906 blev udnævnt til vandbygningsdirektør, gik han straks i gang med at udarbejde forslag til lov om en udvidelse af havnen. Forslaget, der blev fremsat i Folketinget 18. januar 1907 af trafikminister *Svend Høgsbro*, bevilgede til udvidelser i alt 5,5 mill. kr., deraf 1,5 til en fiskerihavn, bygget i tilslutning til den eksisterende. Søndre forhavnskaj skulle forlænges med 800 m, og lededæmningen flyttes udad, så der fremkom større svajepads. Desuden foresloges anskaffet en sandpumper til 350.000 kr. I bemærkningerne til dette forslag optrådte også de forslag til vesthavne, som Brinch, Lauritzen og medlem af havnerådet, arbejdsmand M. N. Stokholm, havde skitseret, men de var ikke udarbejdet i detaljer eller forsynet med kort.

Da udvidelsen ville koste lige så meget, som anlægget havde kostet gennem 40 år, fandt ministeren det rimeligt, at Esbjerg bidrog med ca. 10 pct., i alt 500.000 kr., at erlægge i 15 årlige rater. Til gengæld skulle kommunen have lejlighed til at opkræve grundværdistigningsskyld. Det



Kort over Esbjerg havn 1910

var et par usædvanlige bestemmelser, men det var også et usædvanlig stort beløb, staten investerede, og Esbjerg ville i det lange løb få stor fordel deraf. Regeringspartiet Venstre beherskede Folketinget, og man kunne vente, at et regeringsforslag, der var udarbejdet af landets mest sagkyndige ingeniør, ville få en let gang gennem tinget. Det skulle gå anderledes!

Emil Bluhme

Den første, der tog ordet ved 1. behandling 25. februar, var Esbjergs repræsentant, venstremanden kommandør *Emil Bluhme*, en mand på 74 år, hvidhåret, men spændstig og interesseret som en ung folketingsmand. Bluhme var ikke i tvivl om, at Esbjerg havn burde udvides mod vest. Han ville bort fra »mudderet i øst« og »for hele landets skyld« bygge en stor havn på den gode kyst mod vest, hvor der var plads til store dampere og frisk vand til fiskene. Skulle der bygges i øst, kunne havnen vanskeligt benyttes, mens udvidelsen stod på. Bluhme mente, at det var urimeligt af staten at kræve ½ mill. kr. af det fattige Esbjerg — men denne mening fandt ingen genklang i tinget.

Partiernes stilling

For socialdemokraterne talte redaktør *Jacob Christensen*, Silkeborg, der få år tidligere havde fået sin uddannelse hos Sundbo i Esbjerg. I tillid til vandbygningsdirektørens autoritet gik han uden vaklen ind for regeringens forslag. Den gamle politicus *Lars Dinesen*, Højres tidligere parti-sekretær, foretrak nærmest en vesthavn men anbefalede at undersøge sagen grundigt i et udvalg; hans partifælle, ingeniør *H. Hammerich* fra København, gik ind for østhavnen, mens den radikale ordfører, overrets-sagfører *Alfred Christensen*, København, støttede Bluhmes kamp for en stor havn mod vest. Minister Høgsbro fastslog, at han var villig til at bøje sig, hvis et folketingsflertal ønskede en vesthavn, men han stolede på Westergaard og understregede, at han var nødt til at se på pengene. (De forskellige forslag til vesthavne kostede 1-2 mill. kr. mere end regeringens forslag).

Derefter gik sagen i udvalg. Ministeren og udvalget besøgte Esbjerg, men det blev de ikke klogere af, for, som Jacob Christensen sagde: »Udvalgets medlemmer var lige ved at blive revne midt over, mens de gik dernede ved havnen. . . talte man med en mand fra den ene side, som var stemt for den østlige udvidelse, så kunne man være ganske rolig for, at der i samme øjeblik var en mand fra den anden side, som forklarede, at det var aldeles umuligt at gå mod øst, man måtte gå mod vest«. Det samme gjaldt de deputationer og skrivelser, der udgik fra Esbjerg. Et par eksempler skal anføres. I december 1907 sendte Esbjerg Grundejerforenings bestyrelse en deputation til København. Man fik foretræde for

folketingsudvalget, og konsul Pagh argumenterede for at bygge en havn mod øst. To dage senere modtog udvalget en skrivelse fra konsul C. Breinholt, som »på mange grundejeres vegne« udtalte, at »en meget stor del af grundejerne er absolut imod en udvidelse mod øst«. Også lodserne havde svært ved at enes. Deres formand skrev til folketingsudvalget, at lodserne ønskede en østhavn, men et par dage efter blev hans ord imødegået af hans egne medlemmer!

I udvalget kunne man heller ikke enes, så man nøjedes med 11. april at indstille, at der bevilgedes 400.000 kr. dels til sandpumperen, dels til en nøjere undersøgelse af udvidelsesmulighederne. Dette forslag gik uændret gennem Folketing og Landsting og blev lov 4. maj 1907.

Anden runde 1907-08

22. oktober trådte trafikminister Høgsbro for anden gang frem for Folketinget med et forslag til udvidelse af Esbjerg havn. Bevillingen var nu steget til 6,3 mill. kr., og forslaget gik ud på at bygge 1) en ny forhavns-kaj, omtrent hvor »Vestkraft« ligger i dag, 2) en helt ny kaj ovenpå lededæmningen, der skulle flyttes udad og 3) langt mod øst en bro, der forbandt disse nye kajer. Fiskerihavnen skulle være som i forslaget fra foråret, dog lidt dyrere. Der var to alternative projekter, et i øst og et (dyrere) i vest.

Ved 1. behandling 23. november viste det sig, at vesthavnen havde vundet tilhængere. Ingeniør Hammerich og entreprenør *Niels Andersen*, begge fremtrædende højremænd, sluttede op bag Bluhme og Alfred Christensen. Udvalgsbetænkningen af 19. februar 1908 anbefalede enstemmigt, at fiskerihavnen blev lagt mod vest (omtrent hvor den nu ligger). Med hensyn til trafikhavnen gik et flertal (Bluhme, enkelte venstremænd, radikale og Højre) ind for, at den burde ligge mellem den eksisterende havn og den kommende fiskerihavn, mens et mindretal (Venstre og socialdemokrater) ville gå mod øst og anlægge en havn efter forslaget fra foråret. Ministerens ejendommelige forslag fandt ikke én tilhænger.

Bluhme nævnte under 2. behandling 27. februar 1908, at en vesthavn ønskedes af alle rederier undtagen DFDS. »Selvfølgelig! Jo mere forkvalede forholdene i Esbjerg bliver, des mere er dette selskab sikker på

ingen konkurrence at få«. Han afviste de skibsførere, der havde udtalt sig for en østhavn. De var enten ansat hos DFDS og havde fået ordre til at udtale sig for en østhavn eller tie stille, eller også var de førere af små skibe, der havde plads nok i den gamle havn.

Ved afstemningen skete der det overraskende, at udvalgsmindretallet fik et flertal af tingets medlemmer med sig: 55 contra 27! Bluhme startede en kraftig offensiv, men forgæves. Ved 3. behandling 5. marts konstateredes det ved navneopråb, at 51 (Venstre og socialdemokrater) foretrak den østlige løsning, mens kun 36 (Bluhme, radikale og Højre) gik ind for en vesthavn. Alle var enige om at anlægge fiskerihavnen langt mod vest. Forslaget overgik til Landstinget, der for en gangs skyld levede op til sin rolle som det »overvejende ting«. Landstinget ville kun bygge den fiskerihavn, der var enighed om, og opfordrede ministeren til at forelægge endnu et forslag om trafikhavnen. Folketinget gik med til dette forslag, og loven blev stadfæstet 19. juni 1908.

Esbjerg siger nej!

To gange havde rigsdagen udsat løsningen af problemerne. Men med loven af 19. juni 1908 var der dog blevet bevilget næsten 4 mill. kr. til en uddybning af trafikhavnen, 2½ mill. kr. til en ny fiskerihavn på det sted, som fiskerne ønskede, og der syntes at være et folketingsflertal for at lægge trafikhavnen mod øst. Det er derfor vanskeligt at forstå, at *Esbjerg byråd* væltede hele spillet. Loven ville kun træde i kraft, såfremt byen inden tre måneder fra vedtagelsen 19. juni gav tilsagn om at refundere staten 350.000 kr. Den 14. september svarede byrådet med et afslag: Man havde ikke råd!

Danmark stod i disse dage midt i en politisk krise. 8. september havde fhv. justitsminister *Alberti* meldt sig til politiet for bedragerier til 8 mill. kr., og den største skandale i vort folkestyres historie blev nu rullet op. I ophidselsen var der ikke mange, der bemærkede Esbjergs usædvanlige svar. Regeringen J. C. Christensen trådte tilbage, men Venstre var stærkt nok til at beholde regeringsmagten, denne gang med *Niels Neergaard* som chef. For Esbjerg var der spændende ting i vente, for den nye trafikminister *J. Jensen-Spønderup* var en af de få venstremænd, der hele tiden havde støttet tanken om en vesthavn.

De fire vise mænd

Allerede om sommeren havde ministeriet anmodet vandbygningsdirektør Westergaard om at træde i forbindelse med tre andre eksperter: Tidligere vandbygningsdirektør *C. Otterstrøm*, Københavns havnebygmester *H. C. V. Møller* og professor *C. P. Teller* fra Den polytekniske Lærestanstalt for at udarbejde et nyt forslag til en vesthavn med bevarelse af nordre mole (et ønske fra DFDS) og en bedre indsejling end i de hidtidige forslag. I september 1908 afgav de fire vismænd deres betænkning. De foreslog at flytte fiskerihavnen endnu længere mod vest, at anlægge trafikhavnen mellem denne og den gamle havn og at placere dem begge så langt ude i vandet, at der kunne laves en god indsejling på havnens yderside.

Loven af
30. april 1909

Trafikministeren gjorde dette forslag til sit og forelagde det i Folketinget 17. november. Anlægget måtte koste 7,3 mill. kr., og Esbjerg fik pligt til at indbetale godt 10 pct., i alt 750.000 kr. til statskassen i 15 årlige rater — »for at man ikke i Esbjerg byråd, når vi her efter mange og lange forhandlinger er enedes om noget, skal sige: Det skal der slet ingen ting gøres ved, thi vi vil ikke udrede beløbet«. Ministeren skulle nok vise det Esbjerg byråd, hvem der havde lovgivningsmagten i landet!

Forslaget gik let gennem Folketinget, kun socialdemokraterne og et par venstremænd var imod. Jacob Christensen søgte at vende stemningen ved 2. behandling 10. februar 1909, da han lagde ansvaret for den voldsomme agitation over på Ditlev Lauritzen. Han fremviste et andragende af 28. januar, hvori en række Esbjerg-firmaer anbefalede en vesthavn, og han håned Lauritzen for ikke at træde frem selv, men dække sig bag ikke mindre end fire firmaer (»Eriksen & Christensen«, »Valsemøllen«, »Thorvald Møller« og »H. Bruhn«). Han antydede også, at en vis direktør var skræmt af Lauritzen til at støtte vesthavnen. Men det hjalp altså intet. Bluhme triumferede og opnåede endnu en gevinst for sin valgkreds, da han fik betalingerne strakt til 20 rater. Tinget fik ministeren med til at tage nogle penge fra fiskerihavnen til uddybning af forhavnen, og med disse ændringer oversendtes forslaget til Landstinget.

I Landstinget tog man sig god tid til at overveje alle problemerne. Et mindretal ønskede en østhavn, dets leder var højremanden *C. L. Pagh* — en onkel til Henrik Pagh i Esbjerg — men flertallet, anført af højre-

manden *Niels B. Breinholt*, der var fætter til C. Breinholt i Esbjerg, gennemførte forslaget, som det var modtaget fra Folketinget. *Kong Frederik VIII* stadfæstede loven 30. april 1909.

Udvidelsesarbejderne

Fiskerihavnen blev anlagt af entreprenørerne *N. C. Olsen*, Ålborg, og *L. C. Olesen*, København. Vandarealet var 140.000 m² og dybden ca. 5 m; ved træbroer var havnen delt i tre bassiner med tilsammen 1800 m kajlængde. Fiskerihavnen blev taget i brug i 1917, året før var der blevet bygget et stort fiskepakhus.

Trafikhavnsarbejdet blev overdraget firmaet *H. Hoffmann, Sønner & G. Løssl*. Arealet blev 540.000 m², ti gange så stort som dokhavnen. Foreløbig blev kun de 17.000 m² uddybet til 7,8-8,8 m vanddybde, og man nøjedes med 562 m kaj. Der var bevilget 7.337.000 kr. til de to havne, men de kom til at koste ca. 12 mill. kr. Esbjerg kommune betalte sit sidste tilskud på 37.500 kr. i 1936-37. Overskridelsen skyldtes krigstidens prisstigninger og forsinkelsen af arbejdet. I finansåret 1913-14 blev der udbetalt 1,3 mill. kr., i de følgende år mellem 0,4 og 0,8 mill. kr. Det var først efter krigen, at der kom fart på anlægget: 1919-20: 1,3 mill. kr., 1920-21: 2,8 mill. kr. og 1921-22: 0,9 mill. kr. I 1922 stod trafikhavnen færdig. Til kajindfatning i trafikhavnen benyttedes sænkekasser af jernbeton: En 9,8 m høj lodret væg forbundet med fem tværvægge til to cylindre, alt anbragt på et jernbetongulv, der for de største kassers vedkommende målte 12,4×9,5 m. På grund af det kraftigt fremspringende fodstykke (»tåen«) stod de 530 tons tunge kasser usikkert, så længe de ikke var fyldt; under to oversvømmelser af byggegruben væltede kasserne mellem hverandre og blev svært beskadigede. Efter udsætningen blev mellemrummene mellem cylindrene og forvæggen fyldt med mager beton, cylindrene med sand. En strækning af kajen skred ud i 1919, og da man skønnede, at det ville blive for dyrt at rette den op, fik den lov at blive stående. Den 200 m lange skæve kaj ses endnu ved den vestlige ende af trafikhavnskajen. 1915-20 blev søndre mole flyttet længere ud og lagt parallelt med Englandskajen.

*Sænkekasser af jernbeton,
stående i byggegruben
før udsætningen.
Anvendtes ved konstruk-
tionen af
trafikhavnens kajer*



BY OG HAVN

Indbyggertallet følger havnens konjunkturer

Efter loven af 1909 eksproprieredes for 493.100 kr. ca. 198.800 m² oven for skrænten. Resten af de nye havneanlæg lå på opfyldt areal.

»Som havn så by« — det gælder i almindelighed, men er i særdeleshed sandt i denne periode. Fra 13.400 indbyggere i 1901 steg indbyggertallet støt til 19.300 pr. 1. januar 1914. Standsningen af eksporten og den almindelige usikkerhed bragte derefter tallet til at synke: 1. januar 1915 taltes 18.500 og 1. januar 1916: 18.400. Fiskeriets fremgang i 1916 trak imidlertid hundreder af arbejdere til byen, så 1. januar 1917 var der 19.300 indbyggere, lige så mange som i 1914. 1919 blev et stort år for havnen, og byens indbyggertal steg kraftigt, men det dårlige fiskeri i 1920 betød ny tilbagegang. Ved folketællingen 1. februar 1921 var der 21.250 esbjergensere. Den kommunale hjælpekasse havde i årene 1907-14 udbetalt i alt 200.000 kr. i hjælp til arbejdsløse. Under krigen gennemførtes en lovgivning om øget kommunal støtte til arbejdsløse med stor refusion fra staten. Fra 1914-21 udbetalte hjælpe-kassen over 2 mill. kr., deraf 1918-19: 416.000 kr., 1919-20: 381.000 kr. og 1920-21: 465.000 kr. I sidstnævnte år modtog 1000 arbejdere og 200 fiskere støtte fra hjælpe-kassen. 1,2 mill. kr. refunderedes af staten.

Havnens forhold til kommunen og borgerne

På initiativ af redaktør Sundbo opførte Esbjerg kommune i 1909 en badeanstalt på havnens areal mellem Havnegade og D. Lauritzensvej. Byens ungdom badede om sommeren fra stranden nord for havnen. I en årrække efter 1909 tillod havnerådet toldassistent *Schlichting* at opstille et badehus på fiskerihavnens nordre mole. Som regel blev ålestangning i dokhavnen tilladt.

I 1907 begyndte den kommunale elektricitetsproduktion, som havnen blev tilsluttet to år senere. Under krigen lå sandpumperen »Grådyb« stille, men maskinerne producerede elektricitet til byen. I krigsårene lejede kommunen arealer og varehuse på havnen til oplagring af tørv, kartofler m. m. I 1921 gik havnen og kommunen sammen om at bekæmpe rotterne på havnen med »Ratin« og rottefælder. Rotteplagen var slem, men aktionen virkede.

EKSPORT

Hovedtræk i eksporten

I 1900 blev der med 636 skibe på i alt 252.000 NRT indskibet 118.400 tons gods i Esbjerg havn; næsten hele denne godsmængde gik til udlandet, skibsfarten mellem Esbjerg og andre danske havne har altid været ubetydelig. I denne og senere oversigter over eksport og import inkluderes kun skibe med ladning. I 1913 var de tilsvarende tal 690 skibe på 372.000 NRT (størrelsen er vokset med næsten 50 pct.) og en godsmængde på 181.800 tons (godt 50 pct. stigning). DFDS tegnede sig i 1900 for næsten 60 pct. af det eksporterede gods og for næsten hele eksporten af dyr og landbrugsprodukter. Kontorets ledere var *H. C. A. Jensen* (1902-13) og *L. I. Larsen* (1913-40).

I de første dage af august 1914 gik Europa endnu en gang i krig; de tre stormagter ved Nordsøen, England, Tyskland og Frankrig, strakte ikke våben førend 11. november 1918. Allerede den 12. august 1914 fik Esbjerg krigen at føle: DFDS indstillede sejladsen på grund af minefaren og flyttede ruterne til København, Odense, Århus og Ålborg. Fra 1. februar 1917 førte Tyskland uindskrænket ubådskrig mod alle skibe i krigsfarvandene, også de neutrale. Derfor samledes de danske med andre skandinaviske skibe omkring Bergen, og herfra konvojerede britiske krigsskibe dem til de britiske vestkysthavne. Alligevel blev forfærdende mange skibe sænket.

I 1912 gik 12 skibe ud af Esbjerg havn med 104 tons varer. Mindre kunne det dårligt være. Man frygtede, at Esbjerg efter krigen ikke ville kunne genvinde sin gamle position, men frygten var unødvendig. På opfordring af havnerådet, fiskerne og andre gik staten efter krigen straks i gang med minestrygning. I juli 1919 kom ruten til Grimsby i gang, og i oktober genåbnedes trafikken på Harwich med 6 afsejlinger om ugen. I 1921 åbnedes en ugentlig rute på London (Hay's Wharf). I 1922 blev der etableret en ugentlig rute til Antwerpen og Dunkerque og senere på året udvidedes Grimsbyruten til 2 afsejlinger pr. uge. En rute fra Esbjerg til Leith måtte derimod opgives kort efter starten. I 1922 havde eksporten næsten nået førkrigsniveauet: 851 skibe på 509.000 NRT udførte 196.600 tons gods.

De enkelte eksportvarer

Eksporten af forædlede landbrugsvarer voksede kraftigt, indtil verdenskrigen standsede den i sommeren 1914. Fra 1905 til 1911 steg eksporten af *smør* fra 27.400 tons til 35.100 tons; *baconeksporten* steg i de samme år fra 64.200 tons til 90.400 tons og *ægeeksporten* fra 9.900 tons til 11.800 tons. I 1913 gik 78,1 pct. af Danmarks *baconeksport*, 33,5 pct. af *smøreksporten* og 41,9 pct. af *ægeeksporten* over Esbjerg. *Fiskeeksporten* til Tyskland foregik med DSB; i 1900 drejede det sig om 670 tons, i 1906 om 1800 tons og i 1912 om 3200 tons. Englandseksporten af *fisk* skete med DFDS, og tallene er for de samme år 1600 tons, 1200 tons og 3800 tons.

Efter det engelske totalforbud i 1892 gik eksporten af levende dyr hovedsagelig til Tyskland og Frankrig. Kvæget blev kontrolleret og solgt i eksportstaldene på forhavnen; her lå også sygestald, karantænestald og eksportslagteri. Disse institutioner tilhørte Landbrugsministeriet; fra 1898 blev de forpagtet af ekspeditørerne *C. B. Breinholt* og *L. E. Dujardin*, 1928-45 af Dujardin alene. I 1912 blev der bygget nye eksportstalde på arealet mellem Stormgade, D. Lauritzensvej og jernbanesporene. Ditlev Lauritzen eksperimenterede omkring 1902-03 med *kartofler*. Han importerede »up to date« læggekartofler fra Skotland og opmuntrede de jyske landmænd til at dyrke dem med eksport for øje. Lauritzen trak sig snart ud af kartoffeleksporten, men ideen var god nok, og fra 1930'erne fandt en betydelig kartoffeleksport sted fra Esbjerg.

IMPORT

Hovedtræk i importen

I 1900 udlossede 638 skibe på 254.000 NRT 87.300 tons gods i Esbjerg, i 1913 var tallene steget til 853 skibe på 385.000 NRT med 161.900 tons gods. Importen var altså steget med 90 pct. og androg nu næsten 90 pct. af eksporten (ved århundredskiftet kun 75 pct.). Krigen ramte importen lige så hårdt som eksporten. I 1918 blev havnen kun anløbet af 16 skibe, som udlossede 3.680 tons varer, men importhandelen regenererede langt hurtigere efter krigen: I 1921 var den for første gang større end eksporten, og det har den været siden. I 1922 ankom 860 skibe på 532.800 NRT med 229.800 tons gods. Dette tal fordelte



Fra Eksportstaldene 1921. Landmænd, kommissionærer og eksportører mødes for at købslå om dyrene.

sig på 168.000 tons fast brændsel (kul og koks), 68.000 tons foderstoffer, 30.000 tons korn og kornvarer og 19.000 tons gødningsstoffer.

De vigtigste importører

Esbjergs største firma i korn- og foderstofbranchen var »Eriksen & Christensen«, som efter S. P. Christensens død i 1903 blev ledet alene af grosserer H. Eriksen. Ditlev Lauritzen var formand indtil 1928 og fortsatte som medlem af bestyrelsen til sin død i 1935. I 1909 brændte firmaets pakhuis på dokkajen. Mens Esbjerg havn var lukket, blev der i 1916 åbnet filialer i New York og Buenos Aires, den første var en stor succes, men begge måtte afvikles efter krigen. I 1914 overtog »E & C« firmaet P. Lauridsen, Kolding, og i de næste år fik man filialer i Ringkøbing, Holstebro, Thisted og Nykøbing S. Det var gode år; aktiekapitalen udvidedes i 1917



*Hans Eriksen
grosserer, konsul*

til 5 mill. kr., og i 1918 blev *J. S. Brinch* og *P. Melsing* optaget i direktionen. I anledning af 25 års jubilæet i 1918 skænkede firmaet 100.000 kr. til sociale og almennyttige formål.

I 1902 oprettede »Jydsk Andels Foderstofforretning« en filial i Esbjerg, pakhus med kontorlokaler blev bygget på den østlige del af nordre dokkaj. JAF's forretningsførere var *A. P. Andersen* (1902-10) og *Søren Jensen*, »Jydske Jensen« (1910-35).

»J. Lauritzens Kulforretning«, der siden 1897 blev ledet af *J. Christiansen*, fik stærk konkurrence, da grosserer *Jens Villemoes* i 1907 etablerede egen kulimport på forhavnen under firmanavnet »J. Villemoes«. Fra »Møller & Drost« overtog han en kran m.m. I 1920 omdannedes firmaet til »A/S J. Villemoes Kulforretning« med en aktiekapital på 400.000 kr. Lauritzen havde, som omtalt, i 1897 afstået sin gødningsforretning til »Det danske Gødningskompagni«. Dets pakhus lå på vestre dokkaj lidt nord for Lauritzens kullager.

FORSIKRINGS- OG REDERIVIRKSOMHED

C. Breinholts forsikrings- og mæglervirksomhed

I 1902 trådte *C. Breinholt* tilbage som bestyrer for DFDS's store og travle kontor i Esbjerg. I 1904 grundlagde han egen assuranceforretning med repræsentation for Ribe amt for »Statsanstalten«, »Lloyd«, »Kgl. Sø«, »Nye Danske« m. fl., og senere knyttedes Lauritzens mæglerforretning til firmaet. Breinholt og Lauritzen var i øvrigt blevet beslægtede, da Lauritzen i 1893 giftede sig med Breinholts kusine, *Maren Breinholt*.

Rederier

Da krigen brød ud, havde *Ditlev Lauritzens* rederi »Vesterhavet« 28 skibe i fart på Nordsø, Østersø og Middelhav. Dampskibsselskabet »Jylland« måtte likvidere i 1909, dets skibe blev overtaget af et andet Lauritzen-rederi, »Dania«, der klarede sig godt. Lauritzen var klar over, at krigen ville bringe skibsfragterne i vejret, og i 1915 sluttede han kontrakt med forskellige nordtyske værfter om bygning af ikke færre end 16 skibe på 1360-1560 NRT. De tre første blev leveret for i alt 3 mill. Mark, derefter satte den store prisstigning ind, og skibene måtte betales med 6 mill.



*Christen Breinholt
skibsmægler, konsul*

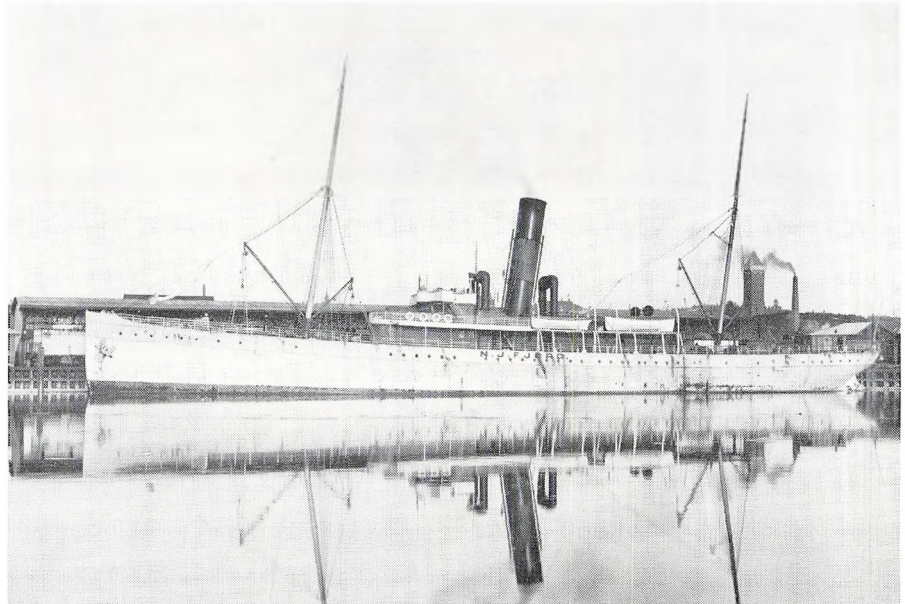
Mark, tilsidst med 10 mill. Mark. Værre var det, at miner og ubåde ramte Lauritzens hurtige og langtsejlende skibe hårdere end skibene i noget andet dansk rederi. I 1916 gik 9 af hans skibe ned, deraf alene i dagene 3. til 11. december 5 skibe. I 1917 blev der sænket 7 JL-skibe, der som regel hørte til landets mest moderne. Så steg skibsrederen i land og solgte sine skibe. Han fik en god betaling, for fragterne lokkede mange købere. Seks af de ældste skibe blev solgt til rederiet »Skagerak«, i 1918 blev de sidste 11 dampere solgt til rederiet »Progress«, og fra juli 1918 var »Vesterhavet« et rederi uden skibe. Men straks da krigen var forbi, lod Lauritzen bygge nye skibe, og i 1920 sejlede allerede 11 nye dampere under JL-mærket.

Der var plads til andre rederier ved siden af Lauritzens. Størst var »Det dansk-franske Dampskibsselskab«, hvis hovedkontor lå i Esbjerg 1904-09. I 1904 stiftede Breinholt sejskibsselskabet »Scandia«, og næste år oprettedes dampskibsselskabet »Hamlet«. Bortset fra »Dansk-fransk« fik disse rederier et kort liv. Dampskibsselskabet »Jyden« blev stiftet i 1910 af Jens Villemoes. Dets skibe sejlede på England, Tyskland, Holland og Polen med kul til firmaet. Dets sidste skib »Knud Villemoes« blev minesprængt i 1941, og selskabet blev opløst i 1952. Kun ét Esbjerg-rederi fra denne tid eksisterer endnu: »Dampskibsselskabet Phønix A/S«, stiftet i 1911. Rederiet havde tre skibe successive, alle med navnet »Phønix«, de sejlede i ugentlig rutefart mellem Esbjerg og Hamburg med udførsel af kreaturer og stykgods, indførsel af foderstoffer. Under første verdenskrig sejlede »Phønix« sammen med Villemoes på Grimsby med landbrugsprodukter og bidrog herved til at holde liv i havnen. I dag sejler rederiets skib »Danix« i timecharter på Østen. »Phønix«'s redere var indtil 1922 Søren Jensen, JAF, derefter kaptajn *H. N. Andersen* og siden 1936 dennes søn kaptajn *Hans Andersen*.

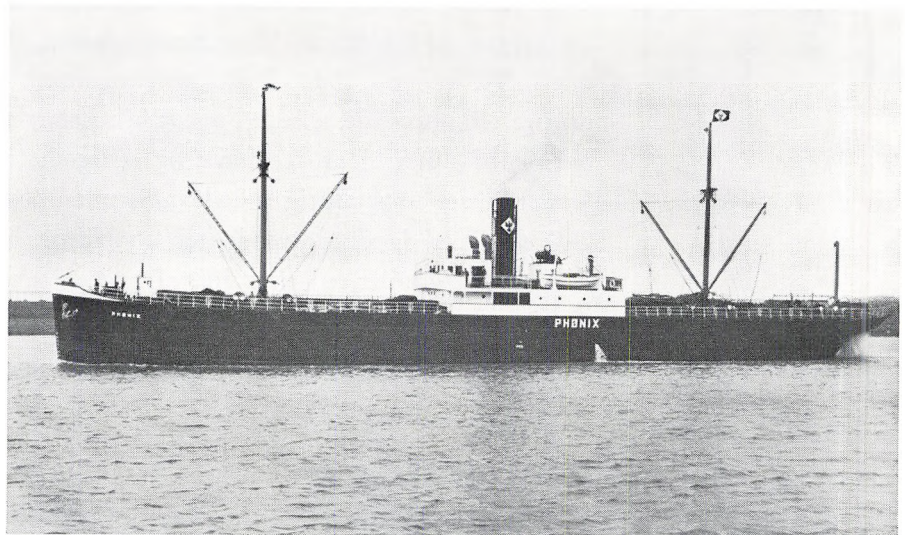
INDUSTRI

Nye virksomheder

Selv om »A/S Esbjerg Tovværksfabrik« ikke ligger på havnen, skal den alligevel omtales her. Det var havneerhvervenes behov for tovværk og net, som i 1905 fik Ditlev Lauritzen til at anlægge en reberbane ved



*»N. J. Fjord« (1485 NRT) tilhørte DFDS og sejlede på
Esbjerg–Harwichruten 1896–1914*



*»Phønix« (bygget i Wesermünde 1921) tilhørte »Dampskibsselskabet Phønix«
af Esbjerg og sejlede på Hamburg*

Vardevej. I 1909 blev den organiseret som et aktieselskab, og fra 1911 var *M. A. Broegaard* direktør. I 1916 tog Lauritzen og Hans Eriksen initiativet til at stifte »Oliekagefabrikken A/S«. Aktiekapitalen var på 2 mill. kr., hvoraf »E & C« overtog ½ mill. Det var vanskelige tider i denne branche, udbyttet svarede ikke til forventningerne, og i 1918 måtte man sælge til »De danske Oliemøller og Sæbefabrikker«. I 1919 stiftedes den sidste store Lauritzenvirksomhed i Esbjerg, »Hermetikfabrikken«. Mens oliefabrikken fik plads ved trafikhavnen, kom denne til at ligge ved den nye fiskerihavn, råstoffet var jo fiskernes fangster.

I 1901 flyttede *A. Lykke-Thomsens* »Esbjerg Farve- og Lakfabrik A/S« fra byen ned på havnen; de karakteristiske hvide bygninger lå ved dokhavns nordvestlige hjørne, indtil virksomheden i sommeren 1966 flyttede til et industrikvarter i forstæderne.

»Valsemøllen« blev i 1906 forpagtet af »E & C«, og i 1914 overtaget af dette firma. Direktør Ebbe Ebbesen gik af i 1910 og efterfulgtes af *Christian Larsen* (til 1929). *C. M. Nørskov Laursen* grundlagde i 1914 en maskinfabrik, der snart hørte til de ledende i byen.

Produktion af is
begynder i 1916

Hidtil havde fiskerne skaffet sig is ved om vinteren at save blokke ud af søer og vandløb og opbevare dem i små isolerede huse på havnen. Kuller- og torskefiskeriet krævede så store mængder is, at fabriksproduktion blev rentabel. En overgang tænkte kommunen på at anlægge et kommunalt isværk. Fiskerne samlede ca. 200.000 kr. til at bygge deres eget isværk for, men planerne blev lagt på is, da dansk-amerikaneren *John M. Larsen* i 1916 tilbød fiskerne at bygge et isværk til dem. Tilbuddet var ledsaget af en meddelelse om, at hvis det ikke blev accepteret, ville han anlægge et isværk ved siden af fiskernes. Larsen indsendte sin anmodning i september 1916 og fik havnerådets tilladelse i oktober. »De forenede Isværker A/S« producerede krystallis til fiskeriet og havde store fryse- og kølerum. Det var et pionérarbejde til stor gavn for fiskeriet og senere for industrien, men på grund af sine lovlig amerikanske forretningsmetoder blev Larsen aldrig vellidt på havnen. I sommeren 1918 etablerede også »Det danske Frysningsselskab« sig på fiskerihavnen.

Fiskemel fra 1918

Samme år begyndte fiskeeksportør *Albert Nyholm* at producere fiskemel på sin grund ud for Strandgade. Dermed introduceredes en af de industrier, som efter den anden verdenskrig skulle få enorm betydning for vestkystfiskeriet. Havnerådets tilladelse var betinget af, at der ikke mærkedes ilde lugt ved produktionen. Der skulle senere blive rig lejlighed til at indskærpe denne betingelse. Penge lugter ikke, men produktion af sildeolie og sildemel kan være så ildelugtende, at borgerne reagerer, selv i en fiskerby som Esbjerg.

Skibsværfterne
under krigen

Skibsværfternes forhold var under krigen lige så urolige som fiskeriets. I maj 1915 anmodede samtlige fire skibsværfter havnerådet om fremtidig kun at udleje arealer på den nye havn til skibsbyggere, der havde arealer på den gamle. Rådet gik ind på denne monopolpolitik, men afviste et forslag om, at kun de fire værfter måtte tage skibe op på statens bedding. I efteråret 1916 forsøgte skibsbygger N. Raun-Byberg at skabe et stort skibsbygningsaktieselskab under sin ledelse. I første omgang fik han »Esbjerg Fiskeriforening«s anbefaling, og havnerådet godkendte, at det påtænkte aktieselskab lejede statens bedding. Imidlertid fik fiskeriforeningen kolde fødder, og havnerådet delte sig, idet Holch, Rosenkilde og Sundbo nu afviste Raun-Bybergs andragende, mens Barner og Pagh fortsat støttede det. Sagen blev forelagt ministeriet, der i januar 1917 afgjorde sagen med et afslag. I foråret ebbede sagen ud, det var da ikke mere tillokkende at bygge fiskekuttere. Ministeriet ønskede i december 1917 at hæve beddingstaksterne, men på havnerådets indstilling besluttedes det at vente, til fiskeriet blev bedre.

Ditlev Lauritzen
forlader byen

Med udgangen af 1914 flyttede Ditlev Lauritzen til København. Det er svært at sige, hvor meget Esbjerg mistede. Ganske vist tog Lauritzen »kun« rederivirksomheden med sig, de andre virksomheder forblev i byen, hvor han endnu i nogle år grundlagde fabrikker, men byen mistede sin mest initiativrige forretningsmand, den store igangsætter gennem 30 år. Hvorfor forlod Lauritzen Esbjerg? En del af forklaringen er, at han følte sig dårligt behandlet af redaktør Sundbo, der ustandselig stiklede til »storkapitalisten« og drog hans motiver i tvivl. Det spillede også en rolle,



Interiør fra »Hermetikfabrikken« 1920. Kogeriet.

at beskatningen af store indtægter var hård og følte særlig urimelig af Lauritzen, der ikke brugte sit overskud til et mageligt liv men til investeringer. De kommunale skatter blev særlig høje, da man begyndte at anlægge den vesthavn, som Lauritzen havde arbejdet så energisk for. Kommunen måtte i 20 år betale 37.500 kr. årlig til havneudvidelsen og dertil kom store udgifter til gader, ledninger, kloakker m. v. Men den vigtigste årsag er nok, at Lauritzen var vokset fra Esbjerg; han måtte have større forhold at virke under. Hovedstaden kaldte med muligheder for forretning i stor stil og med vigtige offentlige hverv. Under verdenskrigen var Lauritzen medlem af den overordentlige kommission og af Fragnævnet, i 1920 var han medstifter af »Det danske Luftfartsselskab«, fra 1915 til sin død i 1935 havde han sæde i Nationalbankens repræsentantskab.

ARBEJDSFORHOLD

Sømandshjem og
skipperskole

I december 1903 indviedes »Sømands- og fiskerhjemmet« på den gamle havn. Initiativtagere var sømandsmissionær *Vilhelm Rasch*, Odense, og en række lokale folk; den første forstander var *B. K. Jørgensen*. På sømandshjemmet blev der ikke blot sørget for søfolkenes materielle fornødenheder, der blev også missioneret og meddelt kundskaber. »Esbjerg Fiskeskipperskole« åbnede her i 1904. Efter 1916 blev den dagskole med statstilskud; der kunne tages den lille kystskippereksamen og den store sætteskippereksamen, som krævedes af dem, der ville føre kuttere på de store have. Skolens bestyrer 1908-21: *Kaptajn Sigurdsson*, 1921-65: *Alfred Lindqvist*.

Det første
velfærdshus

I 1906 indviedes på forhavnen en opholdsbygning for havnearbejderne. Deres fagforening påtog sig renlighed, arbejdsgiverforeningen betalte lys og varme. Det var en tidlig forløber for de velfærdshuse, der blev bygget efter 1950. Der var mindre velfærd i de dage — og mindre frihed: I februar 1909 anmodede arbejdsgiverforeningen om, at det »måtte blive forbudt at spille kort i arbejderens opholdsbygning«. Havnerådet henviste arbejdsgiverforeningen til forhandlinger med fagforeningen, og siden hører man ikke noget til sagen.

Arbejds lønninger

Når aktiviteten på havnen svækkedes, som for eksempel under krigen, opstod der nød i mange små hjem, som det offentlige ikke kunne hjælpe. De der fik arbejde, kunne imidlertid bringe gode lønninger med sig hjem. Allerede omkring århundredskiftet mente »Dansk Arbejdsmandsforbund«, at overenskomsterne i Esbjerg var de bedste i landet, og sådan synes det at have været indtil 30'erne. Tempoet var højt, for eksportører og importører var villige til at betale lidt højere lønninger for at sikre rettidig ekspedition af skibene. Det kunne gå, så længe virksomhederne ekspanderede. Omkring 1912 fandt akkordsystemet vej til Esbjerg havn.

Timelønnen viser lønudviklingen: Overenskomsten af 1908 med DFDS fastsatte 46 øre i timen mellem kl. 6 og kl. 18, 60 øre kl. 18 til 21 og 70 øre kl. 21 til 6 samt søndage og helligdage. I 1912 betaltes for kullempning til lossegrabben ifølge overenskomst 90 øre i timen. I 1916



Det gamle Sømandshjem (1903). Gennem mange år et kendt og kært sted for fiskere og søfolk. »Esbjerg Fiskeskipperskole« havde lokaler her fra stiftelsen i 1904 til 1946. I dag holder »Esbjerg Havne-Service« til i bygningen.

var timelønnen for dette arbejde 100 øre, i 1919 slog dyrtiden igennem, og der betaltes 200 øre i timen. Året efter nåede lønnen 233 øre i timen, en højde der ikke blev nået igen førend i 50'erne. Stigningen i lønnen skyldtes i første række prisstigninger: Hvis prisindekset for 1914 sættes til 100, var det i januar 1921: 264, derefter faldt både lønninger og priser, og i juli 1922 var prisindekset 199. 1. april 1919 indførtes 8 timers



Fra »Struer Mikkelsens Fiskeeksport« 1914: Fisken renses og pakkes i tønder med is og salt

dagen i statens virksomheder, 1. januar 1920 i private virksomheder. Herved reduceredes arbejdsdagen med ca. 1½ time. Dog lykkedes det arbejderne at bevare det vundne: Reallønnen steg ca. 15 pct. i disse år.

Strejken i 1920

1920 var et uroligt år. Opgøret med krigstidens administration og problemerne omkring genforeningen med Sønderjylland rejste stærke lidenskaber. Nye regeringer udnævntes i marts, april og maj, og der måtte to valg til, før luften var rensat. Arbejdsgiverne erklærede i slutningen af marts lockout, og arbejderne svarede med generalstrejke. I sidste øjeblik lykkedes det at få et forlig i stand mellem hovedorganisationerne, men alligevel kom det mange steder til konflikt. Slagteriarbejdere, sømænd og søfyrbødere strejkede i maj og juni, og i en del havne gik arbejderne i

sympatistrejke. Eksporten blev i vid udstrækning holdt i gang af 4000 »samfundshjælpere«, især skibsofficerer og unge landmænd. Sammenstød mellem disse og de strejkende hørte til dagens orden. Værst gik det til i København, men også på Esbjerg havn var der megen uro. Formand for arbejdsmændenes fagforening i Esbjerg 1915-26 var *Jens Ravn*.

FANØFÆRGERNE

Færgeriet —
et privilegium

Fra gammel tid har der ved Strandby været overfartssted til Nordby på Fanø. Færgeriet var et kongeligt privilegium under tilsyn af postvæsenet og blev sædvanligvis givet til kromændene i Nordby eller Strandby. Færgerne gik — med årer og sejl — når der var passagerer. Færgefarten var ikke nogen indbringende forretning, og der blev ofte klaget over den.

I august 1874 blev dokhavnen åbnet for trafik, og 20. januar 1875 blev anløbsstedet flyttet fra Strandby til dokhavnen. Ejeren af Strandby kro, Morten Spangsberg, flyttede samme år til Esbjerg, hvor han byggede »Spangsbergs Hotel«, gennem mange år byens største. 1875-90 var færgeriet i hænderne på kaptajn *Hans Svarrer* af den gamle skipper-slægt fra Nordby. 1878 anskaffedes den første dampfærge »Fanø«. 1890 solgte Svarrer færgeriet til et konsortium (møllebygger Hansen, skibsbygger Dahl, proprietær Breinholt), fra 1901 ejedes privilegiet af et interessentskab i Århus. 1896 anskaffedes »S/S Nordby« og 1904 »S/S Esbjerg«.

Postvæsenet overtager
færgeriet 1918

I 1918 overtog postvæsenet selv færgeriet og Færgegården (det nuværende posthus) for 225.000 kr.; bruttoindtægten var på den tid ca. 50.000 kr. årlig. Skibe og anlæg blev helt fornyet: I 1926 blev der anlagt færgeleje i knækket mellem indre og ydre havn i fiskerihavn nr. 2. Motorbåden »Nøne«, der kunne medføre 165 passagerer og 50 cykler blev anskaffet i 1921, motorfærgeren »Fanø« (9 biler, 500 passagerer) i 1926 og motorfærgeren »Nordby« (15 biler, 500 passagerer) i 1931. Fanøfærgerne er et karakteristisk træk ved Esbjerg havn — »det mest esbjergsske man har«, mener *Knud Sønderby*. Fra 1890'erne tiltrak Fanø Vesterhavsbad et voksende internationalt publikum, men også esbjergenserne fandt på Fanø erstatning for den strand, som havnens og byens vækst berøvede dem.

STORMFLODER

To kraftige oversvømmelser fandt sted i denne periode. Stormfloden 3. og 4. december 1909 var den voldsomste, havnen nogensinde har oplevet: Der var næppe en hel jolle tilbage, hundreder af hyttefade var slået i stykker. Vyl fyrskib rev sig løs, og Skallingen fyr gik ud. Der var tale om millionskader for de private, havnen søgte straks 57.500 kr. til udbedring af skader på anlæggene. Stormfloden 5. og 6. november 1911 var næsten lige så slem: Også denne gang blev broen over Sneum å skyllet bort, så jernbaneforbindelsen med Østjylland var afbrudt i nogle dage, to fyrskibe kom i drift, og Fanøfærgeren kom op at ride på kajen.

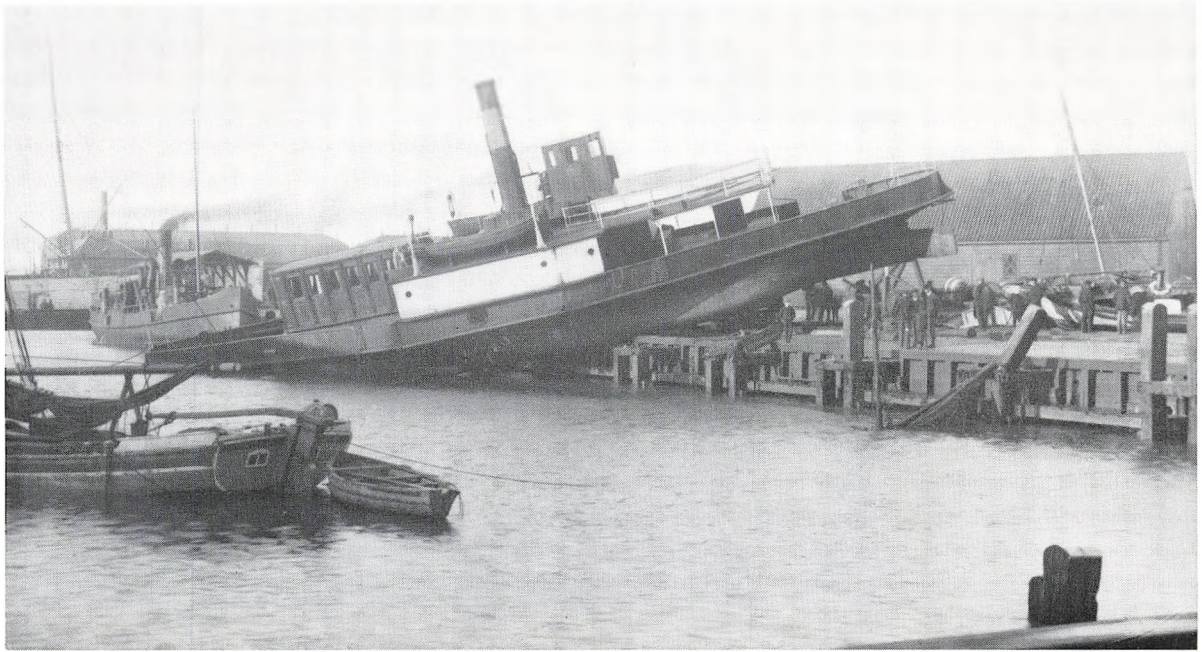
FISKERIET

Motoriseringen
tager fart

Da »Tumleren« i 1899 havde bevist, at det var muligt at anvende fast skrue i trækuttere, begyndte motoriseringen af fiskerflåden for alvor. Dampspillene blev i årene efter århundredskiftet erstattet af spil, der var direkte forbundet med den petroleumsdrevne eksplosionsmotor. Efterhånden blev også rattet forbundet med motoren. Ved indhaling af voddene havde det hidtil været nødvendigt at »stoppe af« med hænderne. Det var et strengt arbejde, men i 1905 blev de første stopmaskiner installeret i Esbjergkutterne. Jollen, som bestemanden (jollemanden) benyttede ved udsætning af vod, blev også forsynet med en lille motor på 2-6 hk. »Dan«-motoren kom fra København, men inden længe begyndte Esbjergfirmaerne »C. Møllerup« og »Hoffmanns Maskinfabrik« at fremstille motorer til kuttere og joller. Jollerne gik af brug omkring 1912, da man gik over til at udsætte voddene fra selve kutteren. Trods motoriseringen førte kutterne stadig sejl. Hvis vinden var god, hjalp sejlene motoren, og i tilfælde af maskinskade var de det eneste fremdrivningsmiddel.

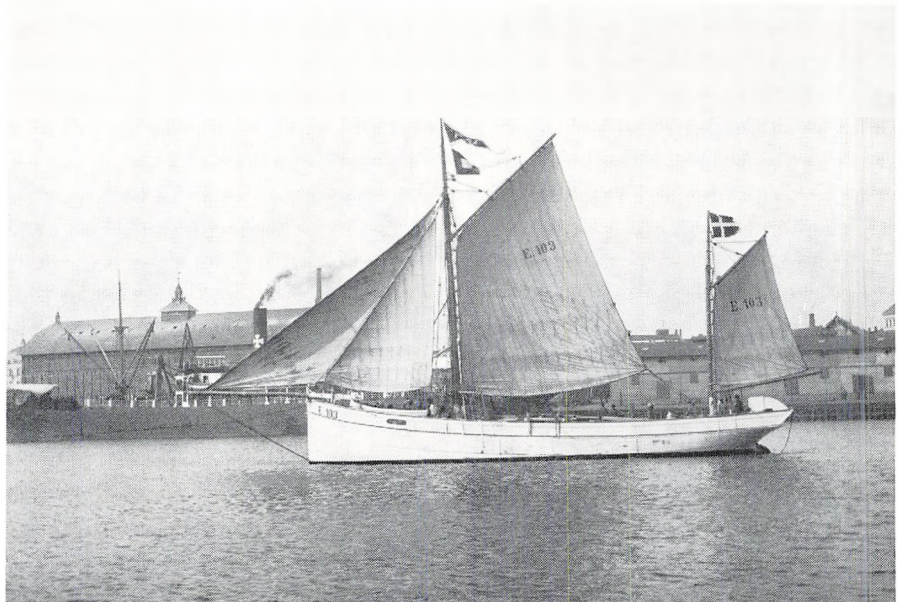
Sildefiskeri —
et mislykket forsøg

Ditlev Lauritzen havde længe interesseret sig for fiskeriet. I 1903-05 hjalp han 20 fiskeskippere til at få billige 2. prioritetslån i sin bank »Esbjerg Handelsbank«, og flåden udvidedes med en snes moderne rødspættekuttere. Det ærgrede Lauritzen, at danskerne overlod trawlfiskeriet



Fra stormfloden i 1911: Fanøfærgen kom op at ride på kajen

efter sild i Nordsøen til tyskere og hollændere. I 1906 gjorde han et forsøg på at starte sildefiskeri fra Esbjerg. Hos S. Abrahamsen lod han for knap 60.000 kr. bygge sildekutteren »Anna«, E 103; den var på 100 tons og forsynet med en 30 hk »Dan« motor. Derefter ansatte han seks tyskere til at lære danskerne sildefiskeriets metoder, og 24. maj 1906 stod »Anna« ud i Nordsøen. Resultatet var tilfredsstillende, men det var klart, at petroleumsmotoren var for svag til storfiskeri, så i de næste år blev der sat små dampere ind. I 1908 stiftedes »Islandsk-færøsk Kompagni« med det formål at fiske sild og torsk omkring Island og lande dem i Siklerfjord på Island. Men dette brød var slået for stort op. Det kneb med behandlingen af silden, det var helt galt med afsætningen, og efter kun én sæson måtte kompagniet likvidere. Lauritzen tabte over ½ mill. kr., men dansk fiskeri tabte endnu mere, for sporene skræmte. Mens vore naboer ved Nordsøen udviklede sildefiskeriet med store investeringer, kom Esbjergs fiskere ikke i gang før i 1950'erne.



*Dislev Lauritzens sildekutter »Anna«, E 103, bygget i 1906
af Abrahamsens skibsværft*

Torsk og kuller på Doggerbank

En ny kuttertype, »hajen«, en slank manøvreedygtig båd på 12-15 tons, vandt indpas fra 1912. Der blev stadig fisket med almindelige kuttere og de i England købte smakker, så fiskerflåden var varieret i overensstemmelse med de stadig mere varierende fangster. Fiskeriet var fortsat baseret på snurrevoddet, som slæbte langs bunden, hvor rødspætterne holdt til. Omkring 1915 begyndte fiskerne i Lemvig at anvende vod med mindre masker og større flåd, som ikke skræbde bunden; de fik meget store fangster af torsk og kuller, og Esbjergfiskerne tog hurtigt ved lære og påbegyndte et storfiskeri på *Doggerbank* 300 km vest for Esbjerg. Torsk og kuller blev slagtet og nediset i lastrummet; var der rødspætter i fangsten, fik de samme behandling. Levende rødspætter i »dam« blev sjældnere.

Førende fiskeeksportører i århundredets to første årtier var *Struer Mikelsen, Oscar Wilhelmsen, Max Samberg, Albert Nyholm* og *Gotfred Taabel*.

De små rødspætter
i Vesterhavet

De rige fiskepladser ved Horns Rev var også ynglepladser for rødspættene. Derfor blev der her fanget mange rødspætter, der var mindre end det tilladte mindstemål. Da saltvandsfiskeriloven blev revideret i 1907, åbnedes der mulighed for at dispensere fra mindstemålene nogle måneder hvert år, men mindstemålene har alligevel altid irriteret vestkystfiskerne. Fiskerne inden for Skagerak var ikke interesserede, for deres rødspætter var store nok. Denne modsætning var en af årsagerne til, at vestjyderne forlod »Dansk Fiskeriforening« i 1934.

Fiskeriet under krigen

I 1906 passerede landingerne for første gang 1 mill. kr., de holdt sig derefter mellem 1 og 2 mill. kr. I 1915 landedes 11.100 tons fisk til 4 mill. kr., i 1916 fordobledes fangsten til 22.200 tons, mens værdien 3-dobledes til 12,3 mill. kr.: 132 tons torsk til 52.000 kr., 5.600 tons rødspætter til 3 mill. kr. og en usædvanlig stor fangst af kuller: 15.600 tons til 9 mill. kr. Det var gullaschtider for fiskerne! Men de hørte snart op.

Under verdenskrigen eksporterede Danmark i overensstemmelse med sin neutralitetspolitik fødevarer til begge de krigsførende parter, men fiskeeksporten gik udelukkende til Tyskland. Det ville de allierede ikke finde sig i, og de havde en klemme på fiskerne, idet de leverede brændstoffet. I december 1916 standsede benzin- og olieselskaberne efter ordre fra England salget af petroleum og solarolie. I 1917 lykkedes det at få gennemført et begrænset salg af tysk petroleum på rationeringskort. Fordelingen blev i Esbjerg administreret af fiskeriforeningen, men rationerne var for små, og der var to andre omstændigheder, der bidrog til at holde fiskerne i havn: Minefaren (i 1918 omkom 7 Esbjergfiskere ved minesprængninger) og frygten for at blive opbragt af tyskerne og bragt til forhør, der kunne vare mange uger.

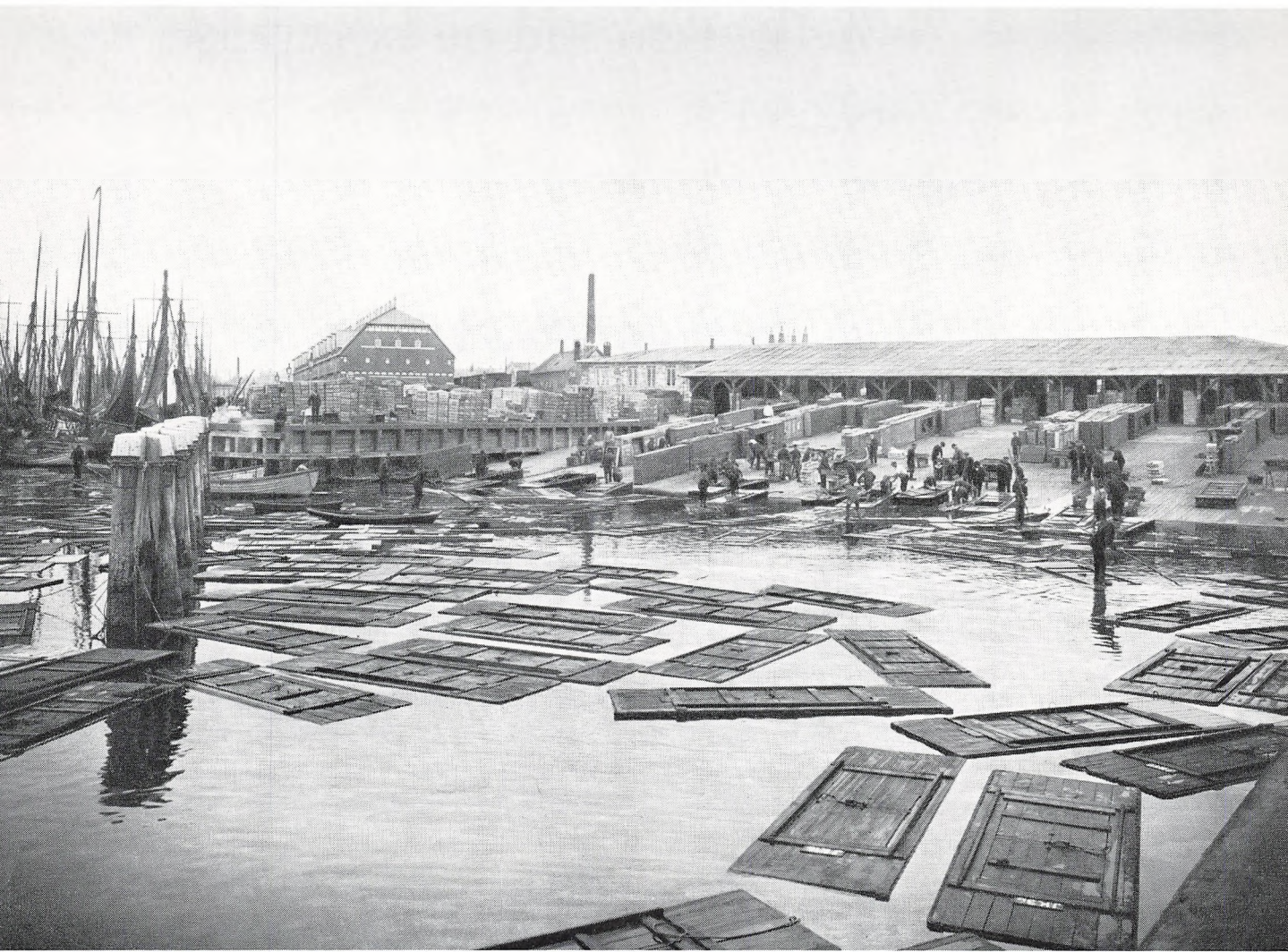
I 1917 indbragtes derfor kun 6.800 tons fisk til 3,5 mill. kr. og i 1918 7.300 tons til 4,1 mill. kr. Disse fangster var lige så store som før krigen, priserne højere, men hele prisniveauet var stigende, og fiskerne sad fra 1917 med store skatter og afdrag. Samtidig steg arbejdsløsheden. Stat og kommune kunne kun hjælpe de mest trængende, resten måtte hjælpe sig selv. Fiskerihavnens bidrag til havnens kasse androg i disse år alligevel ca. 60.000 kr. årlig.

Esbjergkutter lander
fisk i England 1919

Straks efter våbenstilstanden i november 1918 kom brændstofleverancerne i gang, og 1919 blev et stort år med 19.000 tons fisk til 8,4 mill. kr. Derefter oplevede fiskerne tre magre år: I 1920 halveredes værdien af fangsterne, og 1921 og 1922 indbragtes kun fisk for 2,7 mill. kr. årlig. Fiskeeksporten var længe om at komme i gang. Hidtil havde fiskerne landet deres fisk i Esbjerg, hvorfra DFDS transporterede den til England, DSB til Tyskland. I Tyskland var der efter krigen inflation og svigtende købekraft. Der indførtes centralopkøb af fisk, hvad der reducerede eksportørernes fortjeneste. Ruterne til England blev, som omtalt, først genåbnet i sidste halvdel af 1919. I foråret 1919 tog fiskeskipper *S. P. Spørensén* et dristigt initiativ. Han sejlede med sin kutter »Tove« til London, hvor han solgte hele lasten på Billingsgate fiskemarked. Hvor selvfølgelig! Og hvor forunderligt, at ingen havde gjort det før! Initiativet bar rig frugt, fra 1920'erne landede mange kuttere deres fangster direkte i England.

Knud Sønderby
om Esbjerg

Dette kapitel skal afsluttes med forfatteren Knud Sønderbys betragtninger over sine barndomsår i Esbjerg 1909-17: »Havnen. Man behøvede kun at gå nogen få skridt op til Havnegade for at se den. Det var noget, man ikke tænkte over, sådan var det bare. Men siden har havne altid spillet en særlig stor rolle i mit liv. Der skete der noget, der kunne man trække vejret. Har jeg på rejser opholdt mig i indlandet, har jeg altid efter 14 dages forløb følt ubehag, utilpashed, jeg måtte til kysten, jeg måtte til en havn, jeg måtte se skibe, jeg måtte mærke hav«. Og senere: »Havnen, skibene, fiskeriet. Vi børn i Esbjerg lugtede vist altid af fisk, nogen af os i hvert fald. Jeg kan huske fra skoleklassen, at sommetider lugtede de andre stærkere end ellers. Det har vel været de dage, hvor jeg ikke selv stank noget videre. Jeg er senere blevet klar over, hvad det kom af. Bakskul! De vindblæste isinger, der var lige så typiske for gadebilledet i Esbjerg, hang lige så tæt på tørresnorene som vasketøjet i italienske småbyer. De blev stegt på pande eller ristet direkte over gasbluset. Sådan fik jeg dem hos naboen, en fed os bredte sig i køkkenet, og fiskene knaste herligt som flæskesvær mellem tænderne«.



Slæbestedet omkring 1910. Her blev byttefadene trukket op af vandet, fisken sorteret og solgt.

Mellemkrigstid og besættelse 1922-45

Perioden 1922-45 falder i tre afsnit. I de første 10 år var der kraftig fremgang for alle havnens erhverv. Fra 1932-33 mærkedes verdenskrisens virkninger: Eksporten begrænsedes, købekraften sank, importen stagnerede; også fiskeriet og de af fiskeriet afhængige erhverv oplevede nogle vanskelige år. Med hensyn til arbejdsløshed satte Esbjerg adskillige gange i 30'erne danmarkrekord. Under verdenskrigen ophørte skibsfarten næsten helt, men ligesom under den første verdenskrig landede fiskerne nogle overordentlig store fangster til høje priser og bidrog herved til at gøre de mørke år til en økonomisk fremgangstid.

Indbyggertallet viste støt fremgang i hele perioden: Ved folketællingen 1921 var der 21.250 indbyggere; registerfolketallene, opgjort ved årets begyndelse, var i 1930: 26.300, i 1940: 32.400 og i 1945: 37.400. Den stærkeste stigning skete i 1943, fra 35.100 til 36.800 indbyggere, i alt 1.700 nye esbjergensere, hvoraf de indvandrede tegner sig for 1.200.

HAVNERÅD OG EMBEDSMÆND

Havnerådet

Til medlemmer af havnerådet beskikkede ministeriet efter borgmester Holch de lokale dommere *V. Esmann* (1926-34), *Brynjulf Rasmussen* (1934-44) og *Gerhard Jensen* (1944-49) og efter Hans Eriksen formændene for »Esbjerg Handelsstandsforening«: Grosserer, konsul *Jørgen Colding* (1935-38), skibsmægler, konsul *Ludvig Christensen* (1938-43) og købmand *M. R. Jørgensen* (1943-45). I 1937 androg »Esbjerg Fiskeriforening« om, at havnerådets medlemstal måtte blive øget fra 5 til 7, og at det ene af de to nye medlemmer måtte blive en repræsentant for fiskeri-



K. K. Skadhede
havneingeniør 1925-35

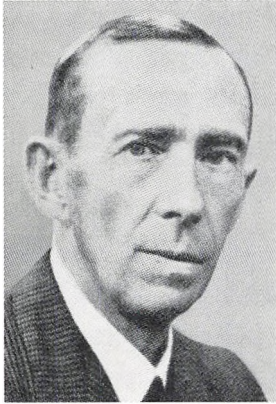
Havnens embedsmænd

erhvervet. Havnerådet fremsendte andragendet til ministeriet uden anbefaling, idet man fandt, at fiskerne måtte søge sig repræsenteret via byrådets to repræsentanter i havnerådet. Som et kompromis udvidede ministeriet medlemstallet til 6; den nye plads blev 1. juni 1939 besat med fiskeriforeningens formand *Jens Simon Christensen*, der var beskikket medlem til sin død i 1955.

Byrådet tilgodeså de to store grupper, den borgerlige og den socialdemokratiske. Konsul Pagh efterfulgtes i havnerådet af fiskeskipper *P. Thuesen Petersen* (1921-25), fiskeskipper *Ole J. Kristiansen* (1925-33), direktør *Johan Olsen* (1933-43) og købmand *Jens Lysboldt* (1943-46). Redaktør Sundbos efterfølgere var kasserer *Niels Jespersen* (1928-32), borgmester *M. Mortensen* (1932-37), folketingsmand, tidligere byrådsmedlem *Julius Bombolt* (1937-41), borgmester *P. Nielsen Kock* (1941-42) og borgmester *L. Høyer-Nielsen*, der sad i havnerådet fra 1942 til 1963 og dermed fik den hidtil højeste anciennitet. Havnerådet holdt fortsat møde 1 gang om måneden, under krigen dog kun hveranden eller hver tredje måned.

Fra 1. september 1925 var cand. polyt. *Kristian Kristensen Skadhede* (1880-1959) havneingeniør og formand for havnerådet. Skadhede var efter sin eksamen i 1906 en kort tid beskæftiget ved Københavns kommunes vej- og kloakvæsen; i 1908 trådte han ind i vandbygningsvæsenet. Indtil 1920 var han især beskæftiget med anlæg af Thyborøn havn. 1920-25 var han i vandbygningsdirektoratet, i 1922 nogle måneder konstitueret havneingeniør i Frederikshavn. Havneingeniør Skadhede omtales som en dygtig embedsmand, der var hurtig til at træffe sine afgørelser og derfor vellidt af byens forretningsmænd. I visse dispositioner overtrådte han imidlertid sin kompetance, og i april 1935 slog vandbygningsdirektoratet til: Suspension, undersøgelse, afsked. Fra 17. april 1935 til 1. juni 1936 var dommer Brynjulf Rasmussen formand, mens ingeniør *K. V. Buchwaldt* fungerede som havneingeniør og sad i havnerådet.

A. Fischer-Simonsen (1888-1945) var kommet til Esbjerg havn i 1914 lige efter sin eksamen som civilingeniør; han arbejdede i Generaldirek-



*A. Fischer-Simonsen
havneingeniør 1936-45*

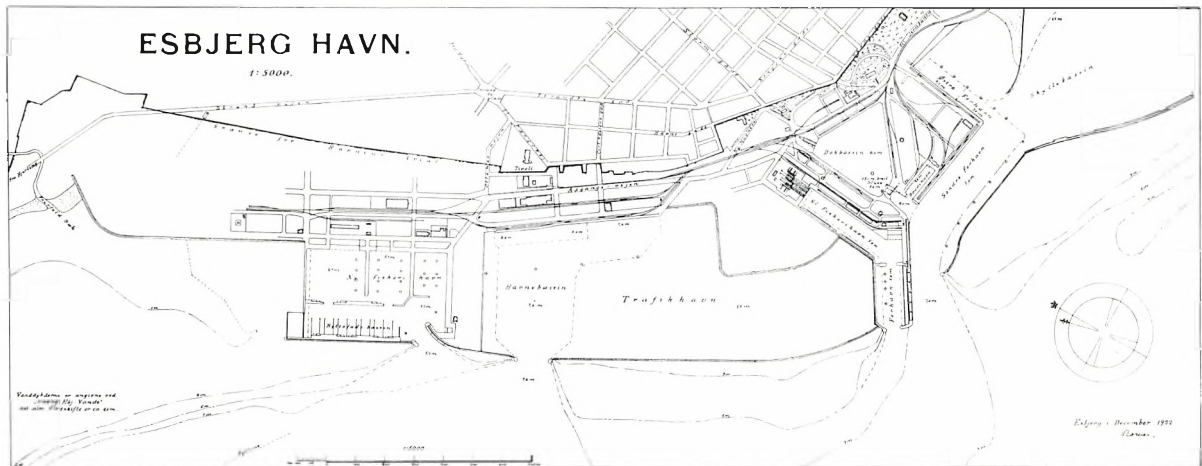
toratet for Statsbanerne 1918-20 og derpå i Hollandsk Ostindien i 4 år. Fra 1925-36 var han ansat forskellige steder i vandbygningsvæsenet bl. a. på Færøerne, og 1. juni 1936 fulgte udnævnelsen til distriktsingeniør for vandbygningsvæsenets 2. distrikt og havneingeniør i Esbjerg. Fischer-Simonsen var en dygtig ingeniør, men nervesvækket af en tropesygdom. Han var stærkt antibritisk og protysk. I Esbjerg blev han en af det danske nazipartis spidser; dette sikrede ham et godt samarbejde med besættelsesmagten, men belastede hans forhold til havneråd, myndigheder og borgere. 4. maj 1945 blev han arresteret af modstandsbevægelsen, og et par dage senere berøvede han sig selv livet.

Havnemester var 1927-31 *Jes Nielsen Kromann*, 1931-38 *V. P. A. Larsen*, 1938-39 *A. M. C. Wegeberg*, der fratrådte efter eget ønske, 1939 *Anders P. Larsen*, der døde umiddelbart efter sin udnævnelse, og 1940-54 *P. Pedersen*. Til opsynsmand ved redningsvæsenet udnævntes efter *Anders P. Larsen G. Hallberg*. Cheferne på toldkammeret var 1926-35 toldforvalter *Hans Poulsen* og 1935-45 toldforvalter *S. M. H. Hammerø*. Fra 1. august 1925 henhørte Fanø under Esbjerg toldsted. Toldbodens vejerbods- og pakhuslokaler blev udvidet i 1932.

UDVIDELSER OG UDDYBNINGSARBEJDER

Kun få udvidelser

Trafikhavnen af 1922 viste sig at være tilstrækkelig stor for mange år, så anlægsarbejderne var få og små. I begyndelsen af 20'erne blev der anlagt en tankskibsbro i den nordvestlige ende af bassinet, og 1933-34 byggedes kajen ud for »Dansk Andels Kulforretning« og halvdelen af den nuværende »Tværkaj« (i alt 320 m.) Frankrigskajen blev 1920-25 ombygget til 7 m vanddybde, og bådehavnen (den første fiskerihavn) blev fyldt op. Vinkelret på Frankrigskajen byggedes 1934-36 østre forhavnskaj, og samtidig blev Englandskajen ombygget til 7 m vanddybde. Også nordre dokkaj blev ombygget, så den senere kunne uddybes til 7-8 m vanddybde; man havde for øje at gøre dokbassinet så dybt, at det kunne omdannes til et almindeligt tidevandsbassin. Fra 1922 havde Grådyb sejlrende en dybde på 8 m ved DHV. Opmudringsmateriellet overgik i 1943 til Skibs- og Maskininspektoratets administration.



Kort over Esbjerg havn 1922 efter at trafikhavnen og den nye (3.) fiskerihavn er blevet anlagt

1938-39 blev der i trafikhavnen bygget et stykgodspakhus beregnet især til den voksende kartoffeleksport. I 1939 blev der anvendt 10.000 kr. til et hegn omkring havnen til afløsning af forskellige uensartede hegn og plankeværker, og samme år fik havnen et nyt tømrværksted på D. Lauritzensvej. Velfærdsbygningen ved Cort Adelersgade (1940-41) var et resultat af klager fra havnearbejderne over, at de på trafikhavnen ikke havde noget sted at søge ly for vejret; de stillede hver dag kl. 7, kl. 9 og kl. 13,30 forskellige steder på havnen, hvor formændene udtog mandskab til dagens arbejde. Udvidelser og byggeri på fiskerihavnen omtales i afsnittet om fiskeriet.

Arealet undergik følgende større ændringer: I 1929 overtog havnen vederlagsfrit 13.891 m² øst for Exnersgade mod at opfylde et areal af forstranden. I 1933 gennemførtes et mageskifte med kommunen, hvorved havnen afstod 48.858 m² nord for Hjertingvejen (her kom Mindelunden til at ligge) og overtog 44.583 m² strand syd for vejen; grænsen udvidedes herved fra Fourfeld bæk 450 m mod vest. Endelig blev Østre Havnevej (den gamle forbindelsesbane, ca. 3.000 m²) i 1942 afstået til kommunen.

HAVNENS REGNSKABER

Driftsregnskab

Driftsudgifterne lå i hele perioden på ca. 2 mill. kr. om året. De største poster var forrentning: 700-800.000 kr., afskrivning 150-400.000 kr. og oprensning/uddybning, der i 1920'erne androg 550-700.000 kr. årlig, i 1930'erne 400-500.000 kr., og i løbet af krigen faldt fra 250.000 til 100.000 kr. Til og med finansåret 1932-33 var driftsindtægterne lidt højere end udgifterne, derefter stagnerede de, og under krigen androg de kun 1-1,5 mill. kr. Af indtægterne udgjorde havne- og bropenge (= skibs- og vareafgifter) langt den største del, men andelen var faldende fra 89 pct. i 1922-23 til 81 pct. i 1938-39. Til gengæld steg areallejens andel i driftsindtægterne i de samme år fra 6,5 pct. til 11 pct. Under krigen fortsatte denne tendens: Bro- og havnepenge udgjorde i finansåret 1944-45: 63 pct., lejeafgifterne 17 pct.

I marts 1929 meddelte ministeriet, at lejeindtægterne fremtidig måtte forblive i havnekassen til bestridelse af løbende udgifter. Fra juni 1936 blev regnskabet aflagt over for vandbygningsvæsenets 2. distrikt, men selvfølgelig bevarede ministeriet sin kontrol. I 1930'erne blev det vanskeligere at inddrive areallejen, og fra 1937 lod havnerådet restancer inddrive ved sagførere.

Anlægsudgifter

Anlægsudgifterne svingede naturligvis stærkere end driftsudgifterne. 1923-24 androg de 1,3 mill. kr. (auktionshallen), derefter kun et par hundrede tusinde kr. årlig. Fra 1931-32 til 1935-36 lå anlægsudgifterne mellem $\frac{3}{4}$ og 1 mill. kr., under krigen faldt de fra 275.000 kr. til nul.

ESBJERGENSERNE OG HAVNEN

Søbadeanstalten

Efter den store havneudvidelse var borgerne blevet berøvet deres sidste badestrand umiddelbart ved byen. I flere år blev der badet fra kajerne i den nye havn, men i 1934 åbnede den længe ønskede kommunale søbadeanstalt syd for Statens bedding. Den havde bassiner og strande med fint hvidt sand, omklædningsrum, broer og vipper på 1 m, 3 m og 5 m. Søbadeanstalten kunne rumme 3.000 gæster og blev meget populær i



Vandbygningsvæsenets slæbebåd »Vildanden« bugserede skibe i Esbjerg havn 1905–63 og gør siden tjeneste som olierefningsbåd: Den pumper kogende vand ind i tankskibenes tomme tanke og separerer den udskyllede væske; brændstoffet anvendes til fabriksfyring, f. eks. på teglværker.

byen; allerede i 1942 måtte den udvides, bl. a. med en afholdsrestaurant. I de første år var Søbadeanstalten kun åben 1. juni til 1. oktober; resten af året var bassinet nemlig udlejet til direktør *Claus Sørensen*, som brugte det til levende rødspætter!

Sport og forlystelser

I 1938 udlejedes et areal bag badeanstalten til »Esbjerg Badmintonklub«, som her opførte Badmintonhallen. Fra 1920'erne var der private både i Esbjerg; »Esbjerg Amatørsejlkklub« og »Motorbådsklubben« fik anvist fortøjningspladser ved beddingsgraven i den vestlige del af fiskerihavn nr. 2, den nuværende færgehavn. Andre former for sport og forlystelse fandt især sted om natten. I marts 1928 bad »De samvirkende Afholdsselskaber i Esbjerg« havnerådet om at træffe foranstaltninger til forebyggelse af, at »unge piger færdes på havnen og om bord på skibene til

ud på natten«. Rådet så sig ikke i stand til at gøre andet end at »lade ske henvendelse til kaptajnerne på de pågældende skibe«.

Mindre liberalt forholdt havnerådet sig til reklame, der som nævnt blev bandlyst fra første færd. I 1934 kom der også forbud mod ambulante reklame, og en cykelsmed på forhavnen fik i 1939 afslag på et andragende om at måtte indrette et udstillingsvindue ved sit værksted.

Forslag om Fanøbro 1936

Mange gange har det været overvejet at anlægge en bro til Fanø, og den lokale debat har været livlig. I årene 1936-39 var der realitet bag planerne. 27. oktober 1936 afholdt »Sydvestjysk Samfund« et offentligt møde, hvor fhv. havneingeniør Skadhede forelagde et projekt til en Fanøbro, udarbejdet af ham selv og ingeniører *Sund Nielsen* og *Ørum*. Fra krydset Søndergade-Estrupvej skulle en dæmning føres 306 m ud i vandet; fra Albuen på Fanø skulle der bygges en tilsvarende dæmning på 1022 m, og de to dæmninger skulle forbindes med en bro på 1548 m. Broen skulle bygges af jernbeton med 18 m mellemrum mellem pillerne; underkanten skulle være godt 2 m over DHV. Vejbanen blev projekteret til 8,50 m bredde, og udgifterne beregnedes til 2,4 mill. kr.

Projektet blev positivt modtaget i Esbjerg, mens fannikerne var ret skeptiske. Især Nordby frygtede, at turiststrømmen fremtidig ville gå uden om byen. Efterhånden støttede Nordby sogneråd dog planerne. Amsrådet anbefalede projektet, og både Vandbygningsdirektoratet, Ministeriet for offentlige arbejder og Socialministeriet viste positiv interesse, sidstnævnte ministerium ud fra beskæftigelseshensyn. I foråret 1939 så det ud til, at sagen skulle gå gennem Rigsdagen, men efter verdenskrigens udbrud i september blev planerne henlagt.

E K S P O R T

Eksportens udvikling

Eksportens udvikling falder klart i de tre afsnit, der nævntes i indledningen. I årene 1922-32 var der fremgang: I 1924 udgik 1005 skibe på 730.000 NRT med 266.500 tons gods, i 1928: 1017 skibe på 788.600 NRT med 314.200 tons og i 1932: 928 skibe på 715.800 NRT med 454.850 tons.



Fra Engelskajen omkring 1930. Varerne ankommer med jernbane, lastbil og bestevogn og glider på slidsker eller bæres på ryg ind i eksportbåden. Bassinet i baggrunden er den første fiskerihavn.

I oktober 1929 begyndte på New Yorks børs det kursfald, der skulle udvikle sig til en verdensomfattende krise. I 1931 gik England fra guldet og devaluerede pundet i forhold til den amerikanske dollar; mange lande, deriblandt Danmark, fulgte England. På Commonwealth-konferencen i Ottawa i sommeren 1932 forpligtede England sig til at lægge told på smør og æg fra lande uden for imperiet og til at kontingentere baconimporten. Danmark blev hårdt ramt af denne protektionisme, hvis resultater viste sig i faldende eksport, især af bacon. Totaleksporten over Esbjerg stagnerede: I 1936 udgik 708 skibe på 716.700 NRT med 304.500 tons gods og i 1938: 681 skibe på 743.000 NRT med 308.900 tons.

Da Tyskland 9. april 1940 besatte Danmark, blev den danske eksport til England og Frankrig standset. Under krigen var skibsfarten på Esbjerg havn derfor begrænset til Tyskland og de af Tyskland besatte lande: Holland, Belgien og Frankrig. Faren for minesprængninger og engelske flyverangreb reducerede den yderligere. Derfor eksporteredes i 1940 kun 85.900 tons, i 1942: 4.580 tons og i 1945: 5.220 tons gods.

Status for
eksporten 1938

I 1938 var Esbjergs vigtigste eksportvarer bacon (125.800 tons), smør (69.100 tons), æg (48.200 tons) og fisk (56.500 tons). Ægeksperten var den eneste, der viste fremgang. Eksporten af kartofler til Sydamerika udviklede sig godt; i 1937 beløb den sig til 15.000 tons, og året efter begyndte opførelsen af kartoffelpakhuset på trafikhavnen. I dette sidste førkrigsår tegnede de største danske eksporthavne sig for følgende tal:

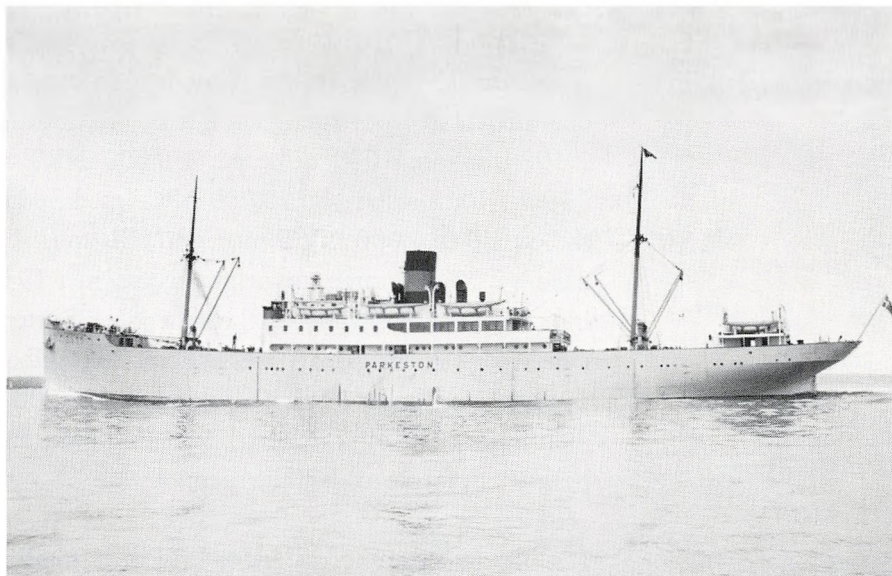
København . . .	1.406.700 tons	Esbjerg	307.100 tons
Ålborg	602.200 tons	Århus	206.400 tons

Betragtes alene Danmarks eksport af landbrugsvarer, havde Esbjerg en sikker førerstilling med

69,0 pct. af baconeksporten	48,0 pct. af ægeksperten
44,5 pct. af smøreksperten	54,4 pct. af fiskeeksporten

DFDS's skibe

På DFDS's kontor i Esbjerg efterfulgtes L. I. Larsen i 1940 af *Th. Overgaard* (til 1949). Fra 1919 sejlede damperne »J. C. la Cour« og »Dronning Maud« på Harwich med assistance af »A. P. Bernstorff«. De to første blev i 1925 og 1926 afløst af dieselmotorskibene »Parkeston« og »Jylland«, søsterskibe på 2.800 BRT bygget på Helsingør Skibsværft. De gjorde 16 knob og reducerede sejltiden fra 24 til 22 timer; der var afgang hver dag undtagen søndag. I disse skibe udgjorde kølerummene over halvdelen af lasten. Også passagererne (112 på 1. klasse, 118 på 2. klasse) havde de mest moderne forhold. I 1929 og 1932 ankom endnu to søsterskibe, »Esbjerg« og »England«, så Harwich-ruten blev i 30'erne



DFDS's »Parkeston« var et af de fire søsterskibe, som i mellemkrigsårene sejlede mellem Esbjerg og Harwich. »Parkeston« ankom til Esbjerg i 1925 og sejlede indtil 1964, de sidste år på Newcastleruten. Under krigen beslaglagt af tyskerne.

betjent af fire moderne søsterskibe. På Grimsby-ruten sejlede damperen »Margrethe«, og ved spidsbelastning på de forskellige ruter indsattes »Alexandra«. DFDS eksporterede i 1920: 73.100 tons gods, i 1930: 340.000 tons og i 1938: 278.900 tons.

Efter besættelsen blev de fire motorskibe på Harwich-ruten lagt op i Københavns sydhavn. I januar 1944 blev de uden varsel entret af tyske marinetropper, som jog de danske vagter i land og førte skibene til Tyskland. Her blev »England« og »Jylland« sænket ved engelske flyverangreb; »Parkeston« og »Esbjerg« lå ved kapitulationen i Lübeck, hvorfra de blev frigivet af de allierede. På vejen hjem blev »Esbjerg« mine-sprængt ud for Stevns; skibet blev hævet, og selskabet solgte det siden til Spanien. I dag sejler det under navnet »Ciudad de Ibiza« fra Barcelona til de baleariske øer. Kun »Parkeston« vendte tilbage til Esbjerg.

IMPORT

Importens udvikling

Importen udviklede sig nogenlunde som eksporten; bortset fra 1932 lå den, målt i vægt, til stadighed lidt højere. Indtil 1932 var der fremgang: I 1924 ankom 1009 skibe på 730.000 NRT med 416.000 tons gods, i 1928: 1018 skibe på 791.000 NRT med 393.400 tons og 1932: 1227 skibe på 1.019.000 NRT med 434.000 tons. Derefter tilbagegang, dog nåedes i 1936 samme importmængde som i 1932. Under krigen klarede importen sig i begyndelsen bedre end eksporten, takket være isvintrene i de tre første krigsår: 1940 ankom 202 skibe på 142.400 NRT med 198.000 tons gods, 1942: 160 skibe på 116.200 NRT med 274.400 tons, men i 1945 var også importen nær nulpunktet: 22 skibe på 5.688 NRT bragte 5.600 tons gods til havnen.

Status for importen 1938

I 1938, det sidste normalår før krigen, lå totalimporten på 384.700 tons fordelt på følgende varegrupper: Kul og koks 136.200 tons, foderstoffer 80.200 tons, korn og kornvarer 43.200 tons, gødningsstoffer 33.000 tons og benzin, olie og petroleum 31.000 tons. Krigen lukkede for importen af korn og foderstoffer, men importen af fast brændsel og gødningsstoffer var stigende, i 1942 henholdsvis 234.000 tons og 28.600 tons. Varerne kom især fra Tyskland, som hermed i egen interesse holdt det danske produktionsapparat i gang.

Blandt landets importhavne indtog Esbjerg i 1938 femtepladsen:

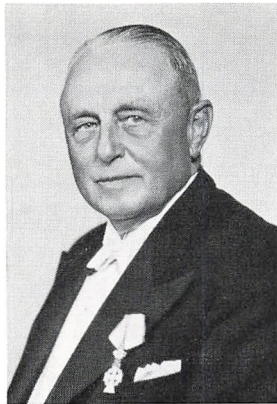
København	5.070.200 tons	Odense	630.000 tons
Århus	1.175.900 tons	Esbjerg	374.500 tons
Ålborg	1.048.400 tons		

Importfirmaer

»Eriksen & Christensen« havde fra 1928-32 en årlig omsætning på 50-70 mill. kr., men firmaet blev fra 1933 hårdt ramt af verdenskrisen. 1933-34 måtte aktiekapitalen nedskrives fra 5 mill. kr. til 0,9 mill. kr. De følgende år var vanskelige for mange virksomheder, store som små, men dette gamle Esbjerg-firma klarede sig igennem stormen. Da Hans Eriksen trak sig tilbage i 1930, overtog hans søn, direktør *Harald Eriksen*, ledelsen. 1933-67 var *Aage Rasmussen* direktør i firmaet.



*Jens Villemoes
konsul, landstingsmand,
handelsminister*



*Jørgen Colding
grosserer, konsul*

Det andet storfirma i korn- og foderstofbranchen »Jydsk Andels Foderstofforretning« solgte i 1933 sine bygninger ved nordre dokkaj til naboen »E & C« og flyttede til trafikhavnen, hvor dets hvide silo blev et karakteristisk træk i havnens billede. Forretningsfører 1935-67 var *N. P. Nielsen*, der i mange år var formand for havnens arbejdsgivere. »Korn- og Foderstofkompagniet« i Århus meldte sig som lejer på trafikhavnen, men trak sig tilbage i 1923.

Blandt kulimportørerne var Lauritzen og Villemoes fortsat de største; Lauritzens ledes af konsul *Søren Christoffersen* (1918-45). I 1928 grundlagdes »Esbjerg Kulimport« af *Harald Jæger*, der stadig er firmaets direktør. I de første år lå oplagspladsen på trafikhavnen, kontoret i Kongensgade, men i 1934 blev de samlet i nye anlæg på færgehavnen. »Dansk Andels Kulforretning« oprettede i 1933 en Esbjerg-filial i det sydøstlige hjørne af trafikhavnen. Forretningsfører 1933-39 var *J. Sørensen*, fra 1939 til i dag *C. O. Langballe*. DAK overtog både arealer, lagre og kunder efter to mindre kulforretninger »Sydvestjyske Mejeriers Kulindkøb« og »Vestjysk Kulkompagni«.

Esbjerg-filialen af »Det danske Gødningskompagni« blev fra 1932 ledet af *L. Falkenberg* (til 1964). Pakhuset udvidedes i 1927 og 1932; i 1938 byggedes endnu et pakhuis, så lagerkapaciteten steg fra 2.000 tons i 1926 til 8.000 tons i 1938. »Dansk Andels Gødningsforretning« oprettede en filial på trafikhavnen i 1922. Det første pakhuis blev nedrevet i 1939, men i 1930, 1937 og 1939 byggedes tre nye pakhuse med i alt 1400 m² lagerplads.

I jern- og stålbranchen skal nævnes »Esbjerg Jern- og Stålforretning«, grundlagt af *Viggo L. Rahr* i 1896, aktieselskab 1901, og »Vestjysk Rør- og Sanitetslager«, der blev stiftet i 1920 af senere konsul *Jens Hassing* og blev et aktieselskab i 1923. Begge firmaer lå i byen; i 1934 grundlagde *Harald Jensen* »Esbjerg Jernlager« med kontor og lager på Dokvej.

Pagh & Quist-Petersens kolonialimport blev i 1922 overtaget af grosserer *Jørgen Colding*, og firmaets navn ændredes til »Jørgen Colding«. Thorvald Møllers import af bygningsartikler blev i 1910 overtaget af *Jørgen Jensen*. I 1927 blev dette firma overtaget af Johan Olsen, der dannede aktieselskabet »Johan Olsen & Co.«.

Flydende brændsel

Efter at forbrændingsmotoren i midten af 1890'erne havde fundet vej til fiskekutterne, blev der behov for stigende mængder »klar petroleum«. »Det Danske Petroleums Aktieselskab«, DDPA, oprettede en filial i Esbjerg omkring 1895. I mange år solgtes brændstoffet i 200 liters træ-tønder, der blev tømte direkte over i kutternes tanke. I 1919 fik DDPA 13 hestetrukne tankvogne, og i 1923 anskaffedes de første havnetank-både, der var noget mindre end fiskekuttere. Havnerepræsentant 1915-55 var *Viktor Iversen*.

Omkring tankskibsbroen og i »Sibirien« nord for fiskerihavnen opførte DDPA (i dag »Dansk Esso«) og de andre internationale benzin- og olieselskaber fra midten af 20'erne et antal tanke. I 1929 anlagde »Gulf Oil« (dengang: »Alfred Olsen«, København) et tankanlæg, som i begyndelsen kun rummede brændselolie, men fra 1937 tillige benzin.

HÅNDVÆRK OG INDUSTRI

Skibsværfter

Som leder af havnens ældste virksomhed, »Raun-Bybergs Skibsværft« efterfulgte *N. Raun-Byberg* i 1922 sin far, og han efterfulgtes i 1940 af sin broder *V. Raun-Byberg* (til 1952). I 1943 omdannedes firmaet til et aktieselskab. Skibsbyggerne *J. N. Jensen* og *P. C. Lauridsen* drev fra 1919 »A/S Esbjerg Skibsværft«; i 1927 grundlagde de »A/S Jensen & Lauridsens Skibsbyggeri«. *Andreas K. Work* overtog i 1934 Svend Nørby's skibsbyggeri, som han førte videre under eget navn. Nævnes må også *Kjeldsens* skibsbyggeri og *N. P. Jensens* skibsbyggeri. Beddingen, der blev anlagt i færgehavnen 1931-32, blev straks taget i brug af skibsbyggerne.

Industrier baseret på korn og foderstoffer

»E & C«, som havde ejet »Valsemøllen« siden 1914, afstod den i 1934 til et selvstændigt aktieselskab. Kapaciteten lå da på godt 120 tons mel i døgnet. I december 1938 brændte den gamle dampmølle ned til grunden, men allerede i november 1939 kunne man indvi den nye elektrisk drevne mølle i 6 etager, Danmarks mest moderne. *Albert Nørgaard* var direktør 1929-37, derefter til i dag *Peder Langergaard*. I 1933 stiftedes »E & C's Hønsefoderfabrik A/S«, hvis direktør indtil 1950 var *J. S. Brinch*, som havde været med hos »E & C« siden 1895. Brinch var i en



Tankbåd og bestetruckne tankvogne i fiskerihavnen 1932. I baggrunden »De forenede Isværker« og »Sømandshjemmet Ny Havn«.

årrække formand for arbejdsgiverne på havnen. Produktionen var i det første år på ca. 1500 tons og steg snart kraftigt. I forbindelse med hønsefoderfabrikken oprettedes i 1941 »Esbjerg Gryn mølle«.

Isværker

»De forenede Isværker« overtog i 1929 »Det danske Frysningsselskab«'s lejemål. I 1927 begyndte værket at producere iscreme — »Premier is«. Der oprettedes filialer og depoter i København og en række større byer. John M. Larsen afstod i 1935 Krystalisværket og i 1938 »Premier Is« til et Esbjergkonsortium med direktør Claus Sørensen i spidsen. I 1938 blev der anlagt en stor iscremefabrik i Glostrup, filialen i København blev nedlagt, og markedet blev delt mellem hovedfabrikken

i Esbjerg, som forsynede Jylland-Fyn, og Glostrupfabrikken. Også produktionen af krystalis var stigende; i slutningen af 30'erne anvendtes 2,8 kg is til hvert kg landet fisk. »De forenede isværker« var en virksomhed af landsformat; også »Esbjerg Klarisværk A/S«, der var oprettet af fiskeeksportører i 1929, og »Esbjerg Krystalisværk« var af betydelig størrelse. Tilsammen placerede de Esbjerg på førstepladsen i landets isproduktion.

»De danske Oliemøller og Sæbefabrikker« solgte i 1934 »Oliemøllen« til »Aarhus Oliefabrik«; den førte fortsat en stille eksistens. »Hermetikfabrikken« blev i 1924 forpagtet af »Fyens Konserverfabrik«, men 1. januar 1938 blev den igen overtaget af Lauritzen-familien med skibsreder *Knud Lauritzen* som formand for bestyrelsen. »Vestjyllands Levertranfabrik, Trekroner A/S« blev grundlagt i foråret 1943.

»Dampcentralen«

I efteråret 1938 anmodede »Sydvestjyllands forenede Elektricitetsværker« havnerådet om et areal til anlæg af en udvidelse. Et areal over for Frankrigskajen blev anvist for en leje af 1 kr. pr. m², og i august 1940 kom »Dampcentralen« i gang. Der benyttedes fast brændsel, under krigen især brunkul fra »Dampcentralen«s leje i Søby ved Herning. Allerede i 1927 var elektricitetsværket i H. C. Ørstedsgade begyndt at udnytte spildvarmen som fjernvarme; systemet blev nu udvidet. »Dampcentralen«s direktør siden 1942 er civilingeniør *Jens Møller*.

ARBEJDERFORHOLD

Stor arbejdsløshed
i 30'erne

Havnens fremgang i 20'erne gav arbejde til alle og gode fortjenester. Ganske vist sank timelønnen (kullepernes timeløn sank således fra 233 øre i 1920 til 155 øre i 1931), men priserne sank også. Det kom kun til én større konflikt, nemlig da havnearbejderne strejkede i slutningen af maj og begyndelsen af juni 1925. Formand for arbejdsmændene i Esbjerg var 1926-38 *Peder Poulsen*, derefter *Jørgen Christensen*. Arbejderne mærkede hurtigt de dårlige konjunkturer i 30'erne. Ganske vist steg timelønnen (kullepernes således fra 155 øre i 1931 til 171 øre i 1938), men arbejdsløsheden i Esbjerg var en af de højeste i landet: Indtil 1940 var der til stadighed mellem 1200 og 3000 arbejdsløse. I 1939 udbetalte



»A/S De forenede Isværker« 1928

»Arbejdsmændenes Fagforening« 996.000 kr. i arbejdsløshedsunderstøttelse, og i udgangen af april taltes 1200 ledige arbejdsmænd i byen. Derefter begyndte det økonomiske opsving, som omtales nærmere i slutningen af dette kapitel. Arbejdsløsheden belastede kommunens kasse og begrænsede dens anlægsvirksomhed. Med statsstøtte blev der i sidste halvdel af 30'erne udført beskæftigelsesarbejder (Esbjerg flyveplads, Tarphagevejen og -broen), men der var ingen større anlægsarbejder på havnen. Hele landet var ramt af depressionen, og den ulmende uro slog ud i lys lue i foråret 1934.

Konflikten i 1934

Fra begyndelsen af april strejkede sømænd og søfyrbødere ulovligt, og den af slagteriarbejderne varslede strejke syntes ikke at kunne undgås. Sømændene opfordrede havnearbejderne til at gå i sympatistrejke og generede dem under arbejdet. Politiet i Esbjerg, der alligevel patruljerede på havnen, ville gerne beskytte arbejderne, men disse ønskede ikke at arbejde under politibeskyttelse. »Dansk Arbejdsmandsforbund« fordømte strejken, og havnearbejderne fortsatte deres arbejde.

14. april trådte slagteriarbejderstrejken i kraft, og situationen skærpedes, da der kom udenbys politiforstærkning til byen. De 80 fremmede betjente blev indkvarteret på »A. P. Bernstorff« og var fra den første dag grundigt upopulære i byen; ungdommen drillede dem og kastede sten efter dem, og i nervøsitet skete det, at de brugte stavene mod uskyldige.

Regeringen og fagbevægelsen søgte at berolige gemytterne. Søndag den 15. april udtalte »De samvirkende Fagforbund«: »Stands ulovlighederne. Deltag ikke i terror og voldshandlinger. Træd over på lovens og samarbejdets grund og lad provokatører alene lide nederlaget«. 16. april fandt »slaget ved toldboden« sted. En stor gruppe strejkende stod vest for toldboden, neden for havneingeniørkontoret. Politiet, der havde ordre til at splitte alle forsamlinger, rykkede frem ad Toldbodvej. Det kom til et alvorligt slagsmål, hvor politiet trak stavene og blev trakteret med sten, flasker og stokke. Forsamlingen blev splittet, men efter middag (måltiderne skal passes, også under krig!) kom det igen til spredte sammenstød.

Generalstrejke

Stemningen i byen var ophidset. På et demonstrationsmøde dagen efter vedtog samtlige organiserede arbejdere at kræve de udenbys betjente fjernet, i modsat fald ville man gå i generalstrejke i 24 timer. Særlig forhadte var 27 betjente fra det københavnske udrykningskorps. Politimesteren afviste kravet, og 18. april lå alle virksomheder stille, også »Socialdemokraten«. Generalstrejken forløb roligt, og arbejdet blev genoptaget næste dag. Alligevel blev der sendt ny politiforstærkning til Esbjerg, og i Folketinget erklærede justitsminister *C. Th. Zahle*, at betjentene ville forblive, til der var genoprettet ro og orden. *Aksel Larsen* søgte 19. april at vælte ministeren, men forslaget fik kun hans egen og den anden kommunistes stemmer. »Sømændenes Forbund« besluttede at fortsætte strejken, og det kom 18. april til slagsmål i København og Ålborg mellem politiet og de strejkende.

20. april erklærede de strejkende sømænd og søfyrbødere sig villige til at genoptage arbejdet på betingelse af, at lederne blev sat fri og de strejkende genansat. Folketinget afsluttede slagteriarbejderstrejken ved tvungen voldgift 23. april, og derefter gik alle i arbejde.



Fra stormfloden i 1928. Vandet omgiver DFDS's ekspeditionsbygning

Bag strejkerne og forsøgene på at udvide dem til havnearbejderne stod den kommunistiske organisation »Revolutionær Fagopposition«, der i Esbjerg blev ledet af en ung udenbys arbejder, *Thorvald Fabian*. Eksperten led ingen skade. Ganske vist stod der 14. april 400 uekspederede jernbanevogne på havnen med gods til ca. 6 mill. kr., men da arbejdet kom i gang, blev indholdet hurtigt indskibet. Det var et held, at vejret ikke var så varmt, at varerne fordærvedes.

NATURKRÆFTER

Invinteren 1929 betød, at Esbjerg havn i et par måneder fik rekordomsætning. I 1940, 1941 og 1942 var der isvintre; den sidste var så lang og streng, at byens borgere i stort tal kunne spadsere over isen til Fanø. Isen hindrede ikke skibsfarten på havnen.

Stormflod og lavvande Ved stormfloden 30. august 1923 nåede vandet 3 m over DHV og forårsagede en del skader på »Anlægget«, de offentlige slagtehus ved Exnersvej og Hjertingvejen. Vandværkets boringsanlæg blev sat under vand med det resultat, at drikkevandet blev forurennet. 23. november 1928 satte stormfloden rekord med godt 3 m over DHV. Også stormfloden 23.-24. november 1938 var alvorlig. 28. januar 1937 faldt vandet til 3,65 m under DHV, og 28. oktober 1939 målte man 2,78 m under DHV (gennemsnittet er 1,32 m). De lave vandstande forårsagedes af langvarige østenstorme. Mange skibe kæntrede i havnen. Fanøfærgerne måtte opgive at sejle, og trafikken klaredes af den lille »Nøne«.

FISKEAUKTIONERNE

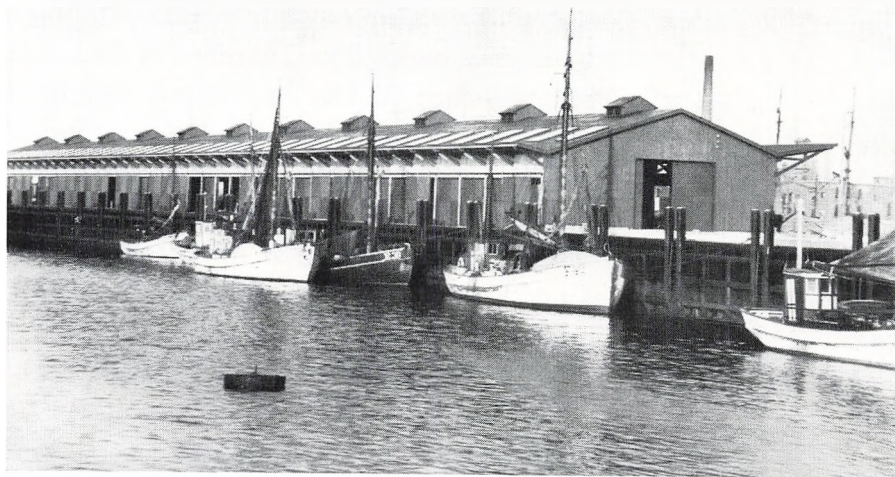
Auktionsmestre

Fiskerihavnen undergik i denne periode kun én større udvidelse, nemlig da fjerde bassin blev anlagt 1931-32. En nydannelse af største betydning for alle grene af fiskeriet var fiskeauktionerne i 1924. Hidtil var fisken blevet solgt ved direkte handel fra fiskeskipper til fiskehandler eller eksportør. Det var imidlertid i parternes og offentlighedens interesse at skabe regulerede forhold, og derfor imødekom Landbrugsministeriet i 1922 fiskeriforeningens andragende om en auktionsbevilling. Den første auktionsmester var fiskeeksportør *Lauritz Rønn*. I 1923 udnævntes endnu to auktionsmestre, fiskeeksportør *Jørgen Christiansen* og fiskeskipper *Christian Boye*. Rønn trak sig tilbage i 1927, mens Boye endnu driver »Esbjerg Fiskeauktion«, og Christiansens bevilling er overgået til hans søn *Christian P. Christiansen*.

Auktioner

Auktionsmestrene fik provenu af omsætningen og var derfor interesseret i, at den blev så stor som mulig. Konkurrencen om leverandørerne var overordentlig skarp; nogle fiskere holdt sig til én auktionsmester, men de fleste foretrak at skifte fra tid til anden. Auktionen foregik, efter at auktionshallens arbejdere havde losset og sorteret fisken og lagt den i kasser. Rensning og vedligeholdelse af fiskekasserne overgik senere til »Esbjerg Fiskeriforening«. Eksportørerne bød på fisken, absolut ikke højere end nødvendigt, men de ville jo gerne forsyne deres kunder, så hvis der var mange om budet, steg priserne, og fiskerne glædede sig.

Auktionsballen 1924



Allerede i 1923 forelå der planer til en auktionshal, og i april 1924 kunne den 150 m lange fiskeauktionshal tages i brug. Den lå ved 1. bassin med porte ud mod bassinet, så der kunne losses fisk fra flere kuttere på samme tid. Der blev holdt auktion 2, 3 eller 4 gange om dagen, efter behov. I 1931 blev hallen forlænget med 50 m. »Danmarks længste auktionshal« var, indtil den blev nedrevet i 1967, en af havnens seværdigheder. Fiskerne var glade for hallen men meget lidt glade for den »halleafgift« på ½ pct. af fiskens salgsværdi, som de måtte betale. De fandt, at det var tilstrækkeligt, at de i forvejen betalte bro- og havneafgifter, men ministeriet bøjede sig ikke. I havne- og toldvagtbygningen syd for auktionshallen (arkitekt C. H. Clausen, 1923) foregik bl. a. tilmelding til auktion. I Isbrogade blev der i 1930 opført et lille ispakhus.

En konflikt i 1927 om fiskeauktionerne kan man i dag kun smile ad. Eksportørerne ønskede, at opråbet skulle ske pr. kilo, mens fiskerne og hallen ville bevare pundet. Politimesteren støttede eksportørerne (pundsbetegnelsen var afskaffet ved lov), men udgangen på striden blev et kompromis: Opråbet skulle ske pr. halvkilo! I begyndelsen sorteredes fisken efter vægt, men efterhånden indførtes længdemål som kriterium for sorteringen; for rødspætter, torsk og kuller var der fire sorteringer, for andre fisk kun to. Auktionerne omfattede kun slagtet fisk; efter flere forsøg måtte man opgive at afholde auktioner over levende rødspætter.

Fiskeeksportører

De større fiskeeksportører i denne periode var fra ældre tid Tarben P. Jensen og Oscar Wilhelmsen. Blandt de nye eksportører skal nævnes *A. Bachmann, Ingemann Jørgensen, A. Devantier, I. C. C. Dyekjær, Lodberg Jensen, Fischer-Jensen, N. Jøker og Niels H. Andersen*. I 30'erne etablerede sig bl. a. *Paul Agnar og Thorvald Jensen*.

FISKER FLÅDEN OG FANGSTERNE

Flåden vokser jævnt

Fiskerflåden bestod i 1922 af 252 kuttere og 150 joller og blev, incl. redskaber, vurderet til 5,6 mill. kr. Der var i dette år 817 erhvervsfiskere og 203 lejlighedsfiskere; de sidste var arbejdere, som var gået over til fiskeriet på grund af dets høje lønninger under krigen. I de næste år blev

de erhvervsfiskere eller forlod fiskeriet. I 1930 var der 1130 erhvervsfiskere og 60 lejlighedsfiskere; flåden omfattede 307 kuttere og 60 joller, som incl. redskaber vurderedes til 8,1 mill. kr. I 1940 var flåden vokset til 366 kuttere, vurderet til 11,0 mill. kr. incl. redskaber, og fiskerbefolkningen talte 1394 erhvervsfiskere og 70 lejlighedsfiskere.

Kutternes gennemsnitsstørrelse steg i 20'erne og 30'erne til 30-40 tons, og motorkraften øgedes til 75-100 hk. »Dammen« forsvandt fra næsten alle kuttere. Derfor kunne de sejle hurtigere og længere bort og medbringe større mængder is til den slagtede fisk. Der blev landet stadig færre levende rødspætter. Fra 1923 til 1939 svingede fangsterne mellem 10.000 og 20.000 tons; værdien lå stabilt mellem 6 og 9 mill. kr. Stort set udgjorde rødspættene $\frac{2}{3}$ af fangsterne, $\frac{4}{5}$ af værdien. Kuller og torsk delte resten nogenlunde ligeligt mellem sig. Sildefiskeriet var forsvindende lille: ikke over 7 tons årlig til en værdi af højst 2000 kr.

Nyt forsøg på sildefiskeri

Ditlev Lauritzens fiskeri under Island blev genoptaget i 1924 og de nærmest følgende år dels af dansk-englænderen *Niels Muff*, dels af brødrene S. P. Sørensen og Claus Sørensen. Fisken blev solgt i England, men udbyttet var ikke tilfredsstillende. 1937-38 blev forsøgene med trawlfiskeri efter sild genoptaget; de blev finansieret af »Vestjysk Fiskeriforening« og Fiskeridirektoratet og lededes af Claus Sørensen. Da én kutter var for svag til at trække trawlet, blev det udsændt mellem to kuttere — »pair fishing«. I 1937 fiskedes der på Fladen Grund og næste år på Doggerbank; fangsterne var store, men afsætningen så elendig, at forsøget blev indstillet. Dansk sildefiskeri blev ikke rentabelt, før industrien efter den anden verdenskrig begyndte at fremstille sildeolie og sildemel i store mængder.

Store fangster under krigen

Årene 1940-44 bragte fiskeriet en vældig fremgang. I 1940 blev der landet fisk for 10,2 mill. kr., derefter begyndte tallene deres himmelflugt. I 1941 landedes 27.200 tons fisk til 29,2 mill. kr. Den hidtidige rekord, fra 1916, var på 22.100 tons til 12,3 mill. kr. I 1942 landedes 35.700 tons til 47,3 mill. kr., i 1943: 53.400 tons til 58,5 mill. kr. og i 1944: 38.700 tons til 58,9 mill. kr. Rødspættene repræsenterede i disse år ca.

90 pct. af værdien, men i 1944 indbragte torsken 3,2 mill. kr. og kulleren 8,5 mill. kr. I 1945 kom antiklimaks: Minefare og brændstofmangel holdt fiskerne i havn, og der blev kun landet 18.300 tons til 16,8 mill. kr. Status 1945 viser 1989 fiskere (statistikken registrerer i disse år ikke lejlighedsfiskere) og en flåde bestående af 580 kuttere på 15.900 BRT til en værdi af 28 mill. kr.

SIKKERHEDEN TIL SØS

Redningsskibe

Redningsskibe og radioapparater øgede sikkerheden til søs. Så tidligt som i 1910 havde »Esbjerg Fiskeriforening« anmodet Landbrugsministeriet om, at en redningsdamper måtte blive stationeret fast i Esbjerg til supplerings af den hjælp, som redningsbåden »MB No. 14« og vagerskibet »Nordsøen« ydede. Ministeriet kunne ikke imødekomme anmodningen. I vinteren 1922-23 blev Biologisk Stations damper »Dana« stationeret i Esbjerg for at hjælpe under ishindringer og ved almindeligt redningsarbejde. Næste vinter lykkedes det ikke at få »Dana«, men fra 1924-25 var den igen stationeret i Esbjerg om vinteren. Behovet for kvalificeret hjælp hele året var dog så stort, at redningsdamperen »Vesterhavet« i nogle år blev udlånt og i 1929 flyttet fra Thyborøn til Esbjerg. I 1938 afløstes den af den nybyggede redningsdamper »F. V. Mortensen«. Redningstjenesten var gratis for fiskerne, bugsering ikke; men rapportererne kunne skrives sådan, at ministeriet forstod, at bugsering var nødvendigt redningsarbejde.

Radio i kutterne fra ca. 1920

Radioen holdt sit indtog i Esbjergs fiskerflåde kort efter 1920; pionerer var fiskeskipper S. P. Sørensen med kutteren »Chicago«, fiskeskipper *Hans Aa Sørensen* med »Ella« og fiskeskipper *Laurids Thygesen* med »Maagen«. Laur. Thygesen fortæller, at en af Esbjergs største radioforretninger pure afviste ham, da han ville have installeret en radiomodtager i »Maagen«; han talte så med *Mads Olesen* i kælderen i Havnegade 93, og denne vovede forsøget. Det blev en succes, og snart var Mads Olesen i gang med at producere »Serofon«-modtagere til brug i kuttere. I 1928 begyndte produktionen af sendere, og fra 1929 var modtager og

*Redningskibet
»F. V. Mortensen« har
været stationeret i
Esbjerg siden 1938.
Afløseren »Nordsøen«
overtog tjenesten
i januar 1968.*



sender forenet i samme kasse. I 1932 var der installeret 15 modtager/sender apparater i esbjergkutterne, og samtidig begyndte man at fremstille radiopejleanlæg. I 1940 var der ca. 200 modtager/senderanlæg; efter besættelsen beordrede tyskerne dem bragt i land og opmagasineret.

Blåvand kalder!

Fiskerne ønskede at få en radiosender i Esbjerg, men den kom til at ligge i Blåvand. Hertil indtelefoneredes hver dag fra København Meteorologisk Instituts vejrmedlinger, som på kortbølger blev sendt ud til kutterne. Vejrmedlinger og fiskepriser ved de forskellige auktioner var det almindeligste stof, men der var også plads til vigtige meddelelser fra hjemmet. Efter stormulykkerne i 1936 blev Blåvands radio udvidet, så der var vagt hele døgnet. Ude på fiskepladserne lå 4-6 kuttere sammen i »radiosjak«, der talte sammen om fiskeriet og andre emner i et sprog, der var — og skulle være! — uforståeligt for andre.

Ulykkerne i 1936 og fornyelsen af flåden

Året 1936 påførte fiskerflåden de hidtil smerteligste tab. I efterårsstormene omkring 27. oktober sank 7 kuttere med hver 4 mand; 30. oktober omkom føreren af redningsbåden, *Frederik Lambertsen*, slået over bord under redningsarbejdet; i december gik en kutter med 4 mand ned, og tidligere på året var 8 fiskere omkommet ved at blive slået over bord eller ved fartøjets fuldstændige forlis. I alt mistede 40 esbjergfiskere livet i dette ulykkesår. Det er allerede nævnt, at radiotjenesten blev forbedret. En del af forlisene kunne forklares ved, at fartøjerne var forældede; dette indså den netop tiltrådte formand for »Vestjysk Fiskeriforening«, Claus Sørensen, og han handlede med sin sædvanlige beslutsomhed: En destruktions- og fornyelsesplan for fiskerflåden blev forelagt ministeriet, og en bevilling blev givet. Fiskerne fik 8.000 kr. for hver kutter, der blev destrueret og derefter 2. og 3. prioritetslån, der satte dem i stand til at afvikle deres gamle lån og købe en ny 40 tons kutter. Inden krigen var ca. 50 af de ældste vestjyske kuttere blevet udskiftet med nye.

Skærmydsler på havet

Forholdet til de udenlandske trawlere har ofte været spændt. Deres tunge trawl fiskede havet tomt for fisk og ødelagde havbundens vegetation; tilmed ødelagde de tit de danske vod. Fiskeriinspektionsskibe i Nordsøen formåede ikke at sikre de nationale interesser. I 1927 var klagerne over de hollandske trawlere blevet så omfattende, at hollænderne sendte et inspektionsskib til Esbjerg. Vodfiskeriets teknik blev demonstreret for mandskabet, og der udarbejdedes en pjece til uddeling blandt de hollandske trawlfiskere. Desværre fik den ikke den tilsigtede virkning.

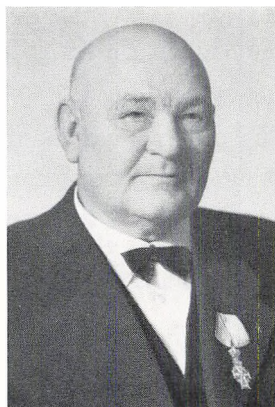
FISKERIETS ORGANISATIONER

»Vestjysk
Fiskeriforening«
stiftes i 1934

Verdenskrisen fra 1932 skærpede det længe eksisterende modsætningsforhold mellem Vestkystfiskerne og de andre danske fiskere med det resultat, at vestjyderne i 1934 forlod »Dansk Fiskeriforening« og grundlagde en ny hovedorganisation »Vestjysk Fiskeriforening«. I 1933 indførte England en kvotaordning for sin fiskeeksport. Der blev tildelt Danmark en kvota på godt 20.000 tons om året. Også Tyskland, Holland og andre lande begyndte at begrænse importen. Det var en vanskelig opgave at fordele denne alt for lille mængde på de danske fiskerihavne, der var så forskellige med hensyn til fiskesorter og -størrelser. Ministeriet forsøgte i samarbejde med »Dansk Fiskeriforening« at fordele kvotaen og krævede, at mindstemålene blev sat kraftigt i vejret; i 1935 blev mindstestørrelsen for rødspætter således fastsat til 320 mm, hele 60 mm over de danske ilandbringelsesmål. Da der som omtalt blev landet mindre rødspætter på Vestkysten end i de indre danske farvande, ramte de nye mindstemål Vestkystfiskerne hårdt. De havde hellere set, at mindstemålet for den lille torsk i Kattegat og indvandene blev forhøjet. Ministeriet arbejdede nært sammen med et 5-mands udvalg nedsat af »Dansk Fiskeriforening«. Vestjyderne ønskede at besætte 2 af pladserne i dette udvalg, men flertallet i bestyrelsen ville kun give dem én. En urimelig holdning i betragtning af, at 85 pct. af eksporten til England i de foregående år stammede fra Vestkysten. Flertallet ville reservere 10 pct. af kvotaen for de eksportører, som ikke tidligere på året havde kunnet deltage i eksporten, men en sådan ordning modsatte vestjyderne sig. Der var også andre stridsspørgsmål, og de personlige uoverensstemmelser voksede — krybben var jo tom, og der stod meget på spil for fremtiden. Ved et møde i Esbjerg 4. december 1933 gav de vestjyske fiskere tilslutning til den linie, deres repræsentanter i »Dansk Fiskeriforening«s bestyrelse havde taget, og man drøftede en udmeldelse af hovedorganisationen. Foreningens formand, landstingsmand *M. C. Jensen*, forsøgte at mægle, men forgæves. 24. februar blev »Vestjysk Fiskeriforening« stiftet ved et møde i Lemvig. Den omfattede samtlige 14 fiskeriforeninger fra Esbjerg i syd til Lild Strand i nord. Senere er flere lokalforeninger trådt ind i hoved-



*Ole J. Kristiansen
formand for
»Esbjerg Fiskeriforening«
1908-18, 1923-35
og for »Vestjysk Fiskeri-
forening« 1934-36*



*Jens Simon Christensen
formand for
»Esbjerg Fiskeriforening«
1935-55*



*Laurids Thygesen
formand for
»Vestjysk Fiskeriforening«
1943-59*

foreningen, der nu omfatter alle fiskerihavne fra Esbjerg til Hirtshals. Ministeriet anerkendte den som hovedorganisation, hvorved den fik indstillingsret, og gav den et statstilskud.

Foreningsformænd

Den trænedede organisationsmand Ole J. Kristiansen blev »Vestjysk Fiskeriforening«s første formand (1934-36). 1936-43 var Claus Sørensen formand og 1943-59 Laur. Thygesen. Esbjerg er storebror i foreningen og har til dato altid besat formandsposten. Det skal tilføjes, at vel tabte dansk fiskeri ved kvotaordningen, men Esbjerg havn kom ikke til at lide under den. Hovedparten af den danske fiskeeksport til England foregik nemlig med Esbjerg-Harwichruten; det drejede sig om 16.-18.000 tons fisk pr. år, uforandret kvantum siden 1926. »Esbjerg Fiskeriforening«s formænd i denne periode var 1922-35 Ole J. Kristiansen og 1935-55 Jens Simon Christensen. »Forsikringsforeningen for Fiskefartøjer«, som 1923 oprettede et kontor i Esbjerg, var fortsat førende, men de indremis-

sionske fiskeres forsikringselskab »Union« (1924), hvis medlemmer ikke fiskede på søn- og helligdage, fik god tilslutning. Blandt de første kuttere der blev forsikret i »Union« noterer vi så karakteristiske navne som »Bethel«, »Bethania«, »Ebenezer«, »Ruth« og »Zoar«. I 1942 var over 100 fartøjer forsikret i »Union«.

For erhvervsorganisationer er det vigtigt at have korrekte, ajourførte oplysninger om erhvervets forhold. Esbjergfiskerne skylder toldkontrollør J. Lorck-Madsen megen tak for den udførlige statistik over fartøjerne, fangsterne og udbyttet, som han tilvejebragte for årene 1881-1935. Lorck-Madsen var Fiskeriinspektionens stedlige repræsentant til 1937. Fra 1928 til sin død i 1950 virkede journalist Albert Nielsen som sekretær i »Esbjerg Fiskeriforening« og senere tillige i »Vestjysk Fiskeriforening« med indsamling af statistik og skildringer af fiskeriets forhold.

I 1927 stod »Sømandshjemmet Ny Havn« færdigt med restaurant, værelser og opholdslokaler for fiskere og søfolk. Ved auktionshallen ligger også »Hallerestaurationen« (1929), hvis overskud går til omkomne fiskeres efterladte; udbyttet til aktionærerne må ikke overstige 5 pct.

Mindet om dem,
som blev derude

I 1923 blev der for første gang afholdt en mindegudstjeneste for årets forulykkede fiskere, og siden 1935 har der hver nytårsdag været afholdt mindegudstjeneste i »fiskernes kirke«, Zionskirken. Tanken om et mindesmærke for de fiskere, der blev derude, satte sin første frugt i 1935, da der blev indviet en mindeplads på fiskerihavnen. Byrådet ønskede imidlertid et mere værdigt minde over de mange forulykkede fiskere (på det tidspunkt ca. 350), og det lykkedes borgmester M. Mortensen at opnå støtte fra Ny Carlsbergfondet til en mindelund ved Fourfeld gravlund nord for Hjertingvejen. Mindemuren er cirkelrund, åben mod øst; på den indre mur er indhugget årstal og navne på de Esbjergfiskere, der har mistet livet på havet siden 1900. Mindelunden blev indviet 6. november 1949; havearkitekt *C. Th. Sørensen* har skabt haveanlægget, billedhuggeren *Aug. Keil* de tre bronzeskulpturer; midterfiguren symboliserer hjælpsomheden, der er så nødvendig for fiskerne, sidefigurerne symboliserer hjemmet og barnet.

FISKEBILER

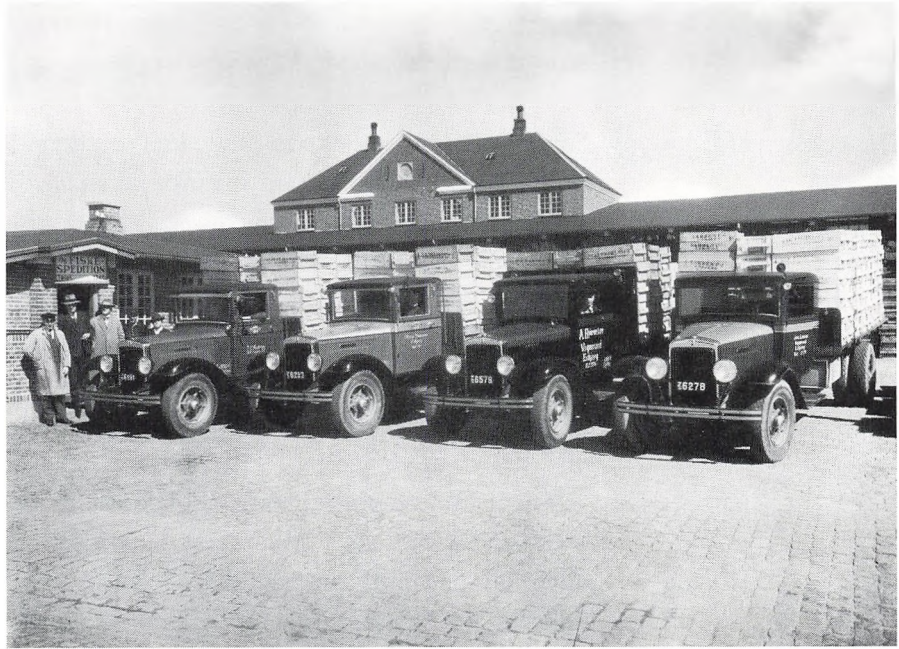
Fiskebiler fra ca. 1928

Omkring 1928 begyndte fiskeeksportørerne at anvende biltransport. Fiskekasser med rigelig knust is blev stablet på ladet af åbne lastbiler og dækket med presenninger. Bilerne kørte deres last på 2-3 tons til fiskeauktionerne i Hamburg, Lübeck, Berlin og senere så langt som til Ijmuiden, Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen og Bruxelles. Lasten var værdifuld, så det var vigtigt at nå frem til aftalt tid. Syd for grænsen var der ingen fartbegrænsning, og denne omstændighed blev udnyttet til hastigheder, der ofte var uforsvarlige; aviserne skrev forarget om »fiskebilernes dødsførsel«.

I slutningen af 30'erne var ca. 30 specialbyggede isolerede fiskebiler, hver med en eller to påhængsvogne (»anhængere«) hjemmehørende i Esbjerg; de fleste ejedes af det lokale firma »International Auto-Transport« (IAT), men en del af fiskeeksportørerne havde deres egne biler. Bilerne kunne medføre 10-15 tons fisk og kørte med en gennemsnitlig hastighed på 35 km. Det var et hårdt job at føre de tunge vogne sikkert frem til bestemmelsesstedet, og da der ikke var tid til stop undervejs, blev der tit indrettet soveplads bag førersædet, således at den ene chauffør kunne sove, mens den anden kørte.

Fiskebilerne under krigen

Efter 9. april 1940 standsede eksporten til England, og under krigen gik næsten hele fiskeeksporten til Tyskland. 1942 eksporteredes fra Esbjerg 45.300 tons fisk til Tyskland, deraf 31.000 tons med biler. Da de tyske jernbaner i de næste år, på grund af bombardementer m. m. blev mindre egnede til transport, blev fiskebiltransporten næsten enerådende. I hele Danmark var der i 1942 ca. 130 fiskebiler, deraf 40 i Esbjerg. I sommeren 1945 var det sidste tal steget til 58 biler med 62 påhængsvogne og en lastevne på 726 tons. I Esbjerg fik bilerne udleveret tilstrækkelig olie eller gas til at nå grænsen; i Flensborg fik de brændstof til turen gennem Tyskland og retur til Esbjerg. Som regel brugte bilerne ikke al olien, og den opsparede olie kom til anvendelse i foråret og sommeren 1945, da de kørte personer i rutefart til og fra København. I det sidste



*Fiskebiler på havnen 1931. Der blev anbragt så megen is i kasserne, at smelte-
vandet dryppede af vognene på hele turen, som kunne vare mere end 24 timer.*

år af krigen kørte mange fiskebiler for Dansk Røde Kors med pakker til de danske fanger i koncentrationslejrene, og i foråret 1945 deltog fiskebilerne i grev *Folke Bernadottes* redningsaktion for danske og norske koncentrationslejr-fanger.

VERDENSKRIG OG BESÆTTELSE

Den 1. september 1939 rykkede Hitlers tropper ind i Polen, og 3. september erklærede England og Frankrig diktatoren krig. De formåede ikke at komme Polen til hjælp, så 28. september blev landet efter aftale delt mellem Tyskland og Sovjetunionen. Der gik et halvt år, hvor fjendtlighederne begrænsede sig til spredte bombardementer og skudvekslinger. Den 9. april 1940 slog Hitler til igen. Han ville komme et planlagt engelsk angreb på Norge i forkøbet og sikre sig den norske Atlanterhavs-

kyst med de beskyttede havne. Danmark var vigtig for forbindelsen til Norge, derfor skulle også Danmark erobres.

Besættelsen af Esbjerg

Som omtalt havde tyske militære kredse siden 1905 været opmærksomme på Esbjergs betydning som invasionshavn. I midten af marts 1940 fastslog invasionsgeneralen, *von Kaupisch*, at Esbjerg var et af invasionens vigtigste mål. I en befaling af 4. april om erobringen af byen kaldte han den »Jyllands vigtigste krigs- og luftstøttepunkt« og tillagde den afgørende betydning både for besættelsen af Danmark og for krigsførelsen mod England.

Kl. 5 om morgenen den 9. april viste tyske flyvere sig over Esbjerg og forsøgte at gå ned på flyvepladsen; de blev forhindret heri af batteriet ved Fourfeld feriehus, som nedskød en maskine. Derpå blev batteriet beordret længere op i Jylland, og den videre besættelse af Esbjerg forløb uden kamp. Kl. 11 ankom til banegården et pansertog med tropper, og samtidig løb en ministryrgergruppe ind i havnen.

Under hele besættelsen var der koncentreret store tyske styrker i og omkring Esbjerg. De kom ikke fra ét værn men fra både hær, flåde og luftvåben; desuden var der i perioder stationeret militærpoliti (feltgendarmeni), Gestapo- og Hipoafdelinger, samt arbejdstropper (Organisation Todt).

Tyske anlæg på havnen

Det tyske hovedkvarter blev etableret på »Hotel Royal« i Havnegade. På havnen oprettedes »Küstenüberwachungsstelle« og »Hafenamtverwaltung«. Ved Hulvejen blev der bygget en kommandobunker, der var så stor og solid, at man efter krigen måtte opgive at fjerne den. Spredt over hele havnen lå et stort antal bunkers og kanonstillinger. Ved et møde i Udenrigsministeriet 18. juli 1940 forpligtede havnen sig til for tysk regning at opføre fem anlægsbroer for mindre fartøjer i Trafikhavnen. Det var mens tyskerne endnu sang »fahren gegen Engeland!« Anlægsbroerne blev opført i træ og stod færdige omkring 1. december 1940; to lå ved den ydre mole, tre ved en bro der blev bygget parallelt med trafikhavnskajen langs det hidtil uddybede areal. Allerede i slutningen af april 1940 blev der bygget tre tyske barakker ved Søbade-



Trafikhavnen i februar 1940. Under isvintre ligger skibene tæt langs kajerne. Jernbaner, toldvæsen, forretningsfolk og arbejdere præsterer deres bedste – »rask må det gå!«



Tyske minestrygere ved Frankrigskajen. De lygtelignende instrumenter i stævnen tjente til uskadelliggørelse af akustiske miner.

anstalten og tre på trafikhavnen tværkaj. Senere blev der rejst barakker overalt i byen og især på havnen; ved kapitulationen var der i alt 49. Desuden lagde besættelsesmagten beslag på et stigende antal skoler, hoteller og beboelseshuse. De mange fremmede tropper virkede særlig stærkt, fordi Esbjerg aldrig havde været garnisonsby.

Havnens administration

I maj 1942 gik havnerådet efter tysk pres med til at lade havneadministrationsbygningen camouflere og til at stryge flaget foran bygningen. I marts 1943 krævede Hafenkapitän Esbjerg, at udlejning af arealer på havnen fremtidig kun måtte ske efter samråd med ham. Tyskerne ønskede at overtage havneadministrationsbygningen. Flere gange lykkedes det at stille dem tilfreds med andre lokaler, men 22. juli 1943 tog de den. Administrationen flyttede til »Solborg« på hjørnet af Jernbanegade og Borgergade. I september 1944 blev »Hallerestaurationen« beslaglagt, til trods for, at de danske forhandlere påviste, at hovedparten af fangsterne blev eksporteret til Tyskland.

Befæstning og
minelægning

Fra 1943 voksede tyskernes frygt for en allieret invasion i Jylland. De befæstede Esbjerg-Fanøområdet, så det blev en af Nordeuropas stærkeste fæstninger. Befæstningsanlæggene trak udenbys kapital og arbejdskraft i stor målestok til byen.

Umiddelbart efter krigsudbruddet havde både tyskere og englændere lagt miner langs Nordsøens kyster. Fragtskibene fik overladt en smal indsejling gennem Søren Bovbjergs Dyb, fiskerne fik et sejløb til Lyngvig fyr, hvis grænse omtrent fulgte 3-mile grænsen. Derfor så mange Esbjergfiskere sig nødsaget til at fiske fra Thyborøn, Hvide Sande og nordligere fiskerihavne. Auktionerne i Esbjerg standsede, og fiskerne havde dårlige fangster om efteråret. De krigsførende krævede oprindeligt, at kutterne holdt sig inden for en grænse på 20 sømil; ved forhandlinger lykkedes det efterhånden at få grænsen udvidet til 50 sømil (knap 100 km).

Trafikhavnen lukkes,
fiskerne fortsætter
deres arbejde

Den søværts eksport fortsatte nogenlunde uforstyrret efter september 1939, men importen blev reduceret på grund af importørernes frygt for minesprængninger og bombardementer. Den 9. april blev eksporten til England og Frankrig afbrudt. Fiskerne måtte for en tid blive i land, men da der var opnået aftale om de grænser, indenfor hvilke de skulle holde sig, stak de til søs 18. april. På beskydningerne mærkede de snart, at englænderne nu betragtede dem som tyske håndlangere. Ved minesprængning og beskydning omkom i 1940 30 Esbjergfiskere og i 1943 42. Tyskerne frygtede, at fiskerne skulle sejle til England med flygtninge og oplysninger eller for at hente våben. Der var næsten ingen trafik af den art, dels fordi tyskerne kontrollerede kutterne ved ud- og indsejling, dels på grund af den farefulde sejlads. Men grænserne irriterede fiskerne stærkt, og de nægtede at respektere dem — »der er jo altid mest fisk uden for grænserne«, som Laur. Thygesen udtrykker det. Da det var farligt at vende hjem efter et besøg på den anden side af grænsen, sejlede en del fartøjer til England, i marts 1943 således Danmarks mest moderne kutter »Vestfart«. I alt drejede det sig om 104 kuttere med ca. 400 mand; næsten alle kom fra Vestkysten og over halvdelen fra Esbjerg. Efter krigen opstod der problemer om disse fiskeres skatteforhold; først efter lange og forbitrede forhandlinger blev der i begyndelsen af 1960'erne aftalt en

endelig ordening. Det er naturligt her at kaste et blik på den økonomiske udvikling i Esbjerg under krigen.

Svulmende indkomster Befæstningsarbejderne og det rekordstore udbytte af fiskeriet betød, at der blev tjent store penge i Esbjerg under besættelsen. De selvangivne indtægter for året 1939 udgjorde, efter fradrag af betalte skatter m. m., 35,4 mill. kr. For 1944 lød selvangivelserne på 84,3 mill. kr. — en stigning på 132 pct. Til sammenligning tjener, at indtægterne i hele landet i de samme år steg med 50 pct., og at leveomkostningsindekset, der kan sættes til 100 i 1939, steg til 150 i 1942 og 155 i 1945. Guldregnen faldt ikke jævnt på de forskellige erhvervsgrupper i byen. Mens den gennemsnitlige indtægt steg fra 2.385 kr. i 1939 til 4.620 kr. i 1945, steg fiskeskippernes og eksportørernes indtægter fra 4.700 kr. til 24.000 i 1942 og 1943, for så at falde til 15.900 kr. i 1944. Partsfiskernes indtægter steg knap så meget: Fra 2.300 kr. i 1939 til 10.100 kr. i 1943 og 8.000 kr. i 1944. De selvstændige erhvervsdrivendes indtægter steg fra 4.300 kr. i 1939 til 11.400 kr. i 1943 og 11.000 kr. i 1944. Nedgangen i 1944 skyldes tildels fradraget af betalte skatter, men der var også tale om en afmatning af højkonjunktoren. I 1945 steg tallene igen. Fiskeeksportørernes formuer steg fra 32.000 kr. i 1939 til 112.000 kr. i 1945 og skippernes fra 19.000 kr. til 82.000 kr. De største indtægtsstigninger fandt sted hos de selvstændige i fiskerierhvervene; arbejderne havde i de første to år af besættelsen en nedgang i reallønnen (bedst klarede havnens arbejdere sig), men senere kom de godt med; arbejdsløsheden faldt fra 14 pct. i 1939 til under 1 pct. i 1943 og 1944. Pensionisternes levefod sank under hele krigen.

Indtægterne blev anvendt med større fornuft end under den første verdenskrig. Fiskerflåden og havnens virksomheder konsoliderede sig, og kommunen opkrævede store skatter. Alligevel blev der brugt mange penge på byens restauranter; her færdedes også besættelsestropperne, så det er ikke mærkeligt, at det kom til utallige værtshusslagsmål: »Arne-steder for uro var ofte beværtninger og restaurationer, piger tit stridighedernes genstand og spiritus deres brændstof, selv om der også kunne findes andre årsager til konflikterne«.

Fiskernes nej
den 10. april

En anden side af besættelsestiden var den nationale besindelse, der udviklede sig fra den kolde skulder til aktiv sabotage. Fiskerne var de første, der blev stillet på prøve. Tyskerne krævede 9. april, at Esbjergs og andre vestjyske fiskekuttere skulle sejle til Norge med tyske soldater forklædt som fiskere. Fiskeriforeningen fik kun få timer til at svare, og det antydedes, at kutterne ville blive konfiskeret, hvis svaret ikke blev tilfredsstillende. Om morgenen den 10. april mødte fiskerne op i stort tal på Sømmandshjemmet. Det var svært for formanden, Jens Simon Christensen, at få sagt, hvad der skulle siges, chokket over besættelsen sad jo endnu i kroppen. Det varede imidlertid ikke længe, inden fiskerne var enige om at sige nej. »Nordmændene er vore brødre på havet, vi kan ikke falde dem i ryggen på nødens dag. Så kan man i øvrigt gøre med os, hvad man vil«. Inden de skiltes, sang de første og sidste vers af »Vor Gud han er så fast en borg«. Tyskerne lod planen falde, og der skete ikke fiskerne noget.

Drillerier og slagsmål

I juli 1940 fandt de første sammenstød sted mellem danskerne og de fremmede tropper; gadeoptøjer og slagsmål varede i 3-4 dage og bidrog til, at forholdet mellem parterne var spændt resten af besættelsestiden. De første tyske tropper var af høj standard og veldisciplinerede, og sammenstødene med dem skyldtes især de unges fiskeres irritation over de hindringer, som tyskerne pålagde fiskeriet. Senere sank disciplinen blandt soldaterne, og de reagerede nervøst og voldsomt selv på små drillerier. I september 1942 opstod der, ligesom i andre byer, gadeslagsmål i forbindelse med »Frikorps Danmark«s orlov fra Østfronten. Optøjer og slagsmål var så almindelige, at der kun var én måned i de fem lange år (marts 1942), hvor byen var rolig.

Sabotage

I foråret og sommeren 1943 blev det for alvor klart, at krigslykken var skiftet. På fronterne i Nordafrika og Rusland trak tyskerne sig tilbage; 10. juli gik englænderne og amerikanerne i land på Sicilien, og 15 dage senere blev Mussolini afsat. Håbet om snarlig befrielse greb Europas besatte folk, og modstanden fik ny kraft. I Esbjerg var en kommunistisk sabotagegruppe, ledet af malersvend *Hans P. Poulsen* fra Odense, meget aktiv. 4. juli blev »Krystalisværket«s pumpeanlæg sat ud af funktion, den

16. lykkedes det at beskadige hovedtransformatoren på »Dampcentralen«, og 2. august blev en transformatorstation og en ensretterstation sprængt. Flere fiskebiler blev beskadiget, i det hele taget havde modstandsbevægelsen et godt øje til fiskeriet, der præsterede så store leverancer til Tyskland. »Frit Danmark, Sydvestjylland« henvendte sig i en løbeseddel i begyndelsen af juni 1943 til fiskerne: »Tyskerne betaler intet for fisken, udover de bomber og granater, de sender efter kutterne på søen. Vi opfordrer derfor fiskerne til i størst muligt omfang at sabotere fiskeriet. Stands fiskeriet, når I har tjent en beskeden dagløn«.

Folkestrejken i 1943

Fredag den 6. august 1943 udførte Poulsen-gruppen en sabotage, der blev historisk, idet den førte til den første folkestrejke i Danmark og vistnok i hele verden. Folkestrejken er for nylig behandlet indgående, så den skal her kun omtales kort. Kort efter midnat udbrød der brand i fiskepakhuset og nogle fiskekassefabrikker og -lagre på fiskerihavnen. Et vældigt bål udviklede sig, og 400.000 fiskekasser gik op i flammer. Skaden vurderedes senere til 650.000 kr. Slukningsarbejdet hindredes af de mange nysgerrige tilskuere og tyskerne, der blev irriterede over disse og brandvæsenets påståede ineffektivitet, sparkede og slog til folk for at få plads. Lørdag middag blev efter tysk krav bekendtgjort almindeligt udgangsforbud mellem kl. 22 og kl. 5; biografte skulle lukkes kl. 20, offentlige lokaler kl. 21. Uroen fortsatte, og spændingen øgedes, da Poulsen om søndagen bragte to bomber til sprængning: En i politistationens garage og en i »Lido-Bar«, der »hovedsagelig besøgtes af tyske soldater og løsgangende kvinder«. Provokationer og terror afløste hinanden, modstandsbevægelsen, især den kommunistiske del, fiskede i de oprørte vande og fik stor fangst. Onsdag morgen den 11. august opfordrede arbejdernes strejkeudvalg til generalstrejke, og »Frit Danmark«-gruppen forklarede og retfærdiggjorde strejken over for borgerskabet. Fra middagstid blev arbejdet nedlagt på alle arbejdspladser, i butikker og på kontorer — selv på kommunkontoret. Folkestrejken forløb i ro og værdighed og blev først ophævet næste morgen, da tyskerne var blevet tvunget til at ophæve udgangsforbuddet.



Fra den glade befrielsessommer 1945: Britisk amfibiejeep med danske flag på slæbestedets skrå brædder

Sabotagen fortsatte, her skal blot nævnes de vigtigste aktioner på og ved havnen. 20. august brændte Schmidt & Mortensens og Viggo Sørensens fiskekassefabrikker, Works skibsbyggeri og en af eksportstaldene. 25. august blev Dankwardts restaurant raseret. Også i andre store byer flammede bål og eksplosioner. Det trak op til et brud med tyskerne. 29. august kom bruddet: Ministeriet Scavenius sagde nej til de yderliggående tyske krav, forhandlingspolitikken var forbi. I 1944 voksede sabotageaktiviteten, tyskerne svarede igen med forøget terror og »Schalburgtage«. I juli og september kom det til nye folkestrejker i Esbjerg. Modstandsbevægelsen begyndte at forberede sig på tyskernes sammenbrud.

Modstandsfolk
på havnen

Mens havneingeniør Fischer-Simonsen gik tyskernes ærinde, trådte mange af havnens folk, også nogle af hans eget personale, ind i modstandsbevægelsen. Civilingeniør *O. F. Bache*, der var leder af civilforsvaret på havnen, sad i bykommandoen som Dansk Samling-mand og blev fra efter-

sommeren 1944 bykommandoens repræsentant i det illegale havneråd. I juli 1944 tog søløjtnanterne *Rudolf Højfelt* og *Koch Sørensen* sammen med fiskeskipper *Holger Laursen*, speditør *Holger Nielsen* og fiskeriasistent *Tidemand* initiativet til at organisere de første styrker på havnen. Ved befrielsen stod der op mod 400 mand på havnen, organiseret i »Fiskerihavnskompagniet«, ledet af *Holger Nielsen*, »Trafikhavnskompagniet« (*Højfelt*) og »Gammelhavnskompagniet« (søløjtnant *Meyer*). Deres vigtigste opgave var at registrere tyske foranstaltninger til at sprænge havneanlæggene i luften og i givet fald komme dem i forkøbet. Ingeniør *M. Barang* og havneassistent *J. Metz Hansen* var med i kompagnierne. I havnens materielhus på »den røde plads« var der våbendepot.

Forud for D-dag den 6. juni 1944 beordrede den allierede øverstbefalende, general *Eisenhower*, alle fartøjer mellem Norges og Bretagnes kyst til at søge havn. Alle Esbjergkuttere efterkom ordren med undtagelse af en 6-8 stykker. Da de kom i havn nogle dage senere, ville eksportørerne ikke købe deres last. Tyskerne gennemtvang et køb, men der blev sørget for, at pengene tilfaldt et velgørende formål. Om denne episode skrev pastor *Svend Birke* i sine optegnelser: »Altså efter fire års besættelse må tyskerne roligt se på, at fiskere, der ikke adlyder general *Eisenhowers* ordre, bliver straffet med at miste udbyttet af en hel rejse«.

Efter den anden verdenskrig

Fremgangsår for
havn og by

Esbjerg havn har i årene efter krigen været i fremgang på alle områder. Havnen fulgte den europæiske udviklingstakt, som i de første 10 år steg i moderat tempo og siden er accelereret stadig hastigere. Der er opstået mange nye virksomheder, især inden for håndværk og industri, men samtidig har den stigende konkurrence tvunget en del virksomheder til sammenslutning i større enheder. Havnens ledelse har i stigende grad formået ikke blot at følge med fremgangen, men også at forstærke den ved i tide at udbygge havnens kapacitet. Fiskeriet, der er afhængigt af de varierende fangster og de tekniske muligheder for forarbejdning af fisken, har været ude for meget kraftige svingninger, men alt i alt betød perioden, at fiskeriet efter industrifisk slog igennem med det resultat, at fangsterne fordobledes 15 gange, værdien 8 gange.

Esbjerg voksede i tilfredsstillende tempo. Den 1. april 1945 indlemmedes Jerne kommune; herved øgedes arealet med 2505 ha til godt 3070 ha og folketallet med 6500 til 43.900. Den 1. januar 1950 var indbyggertallet: 47.400, 10 år senere: 54.500. Den 1. april 1967 blev Skads kommune indlemmet. Det betød, at arealet fordobledes til 6.300 ha; indbyggertallet steg med 1470 og var den 1. oktober 1967: 57.200.

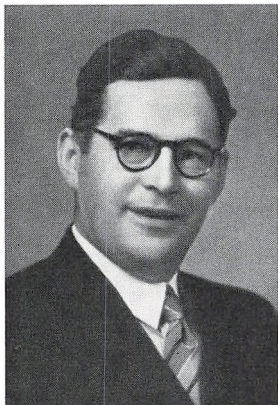
HAVNENS STYRELSE

Reglementet af 1953

I februar 1947 udarbejdede havneingeniør K. V. Buchwaldt på forslag af havnerådsmedlem, dommer Gerhard Jensen, en redegørelse for havneingeniørens stilling i forhold til havnerådet og som leder af havnens administration. Efter redegørelsen blev der nedsat et udvalg bestående af havnerådsmedlemmerne Buchwaldt, Harald Eriksen, Gerhard Jensen og Høyer-Nielsen til at udarbejde forslag til et nyt reglement.



*K. V. Buchwaldt
havneingeniør 1945–49*



*Ejnar Bondesen
havneingeniør 1949–50*

Den 27. marts 1953 udsendte Ministeriet for offentlige arbejder et nyt »reglement for forvaltningen af Esbjerg havn«, der trådte i kraft den 1. april samme år. Antallet af havnerådsmedlemmer blev reduceret fra 6 til 5; tre skulle beskikkes for 4 år af ministeriet, heraf én efter indstilling af »Esbjerg Fiskeriforening«, to skulle vælges for 4 år af byrådet; ministeriet ville beskikke et af de 5 medlemmer til formand. Havneingeniøren, der hidtil havde været født medlem af rådet og valgt formand, skulle fremtidig ikke være medlem; dette betød en skarpere sondring mellem havnerådet, den udøvende myndighed (havneingeniøren) og de bevilgende myndigheder i København. Havneingeniøren deltog dog fortsat i rådets møder, idet han skulle stå til rådighed i alle tekniske og administrative forhold og, med bistand af en sekretær (souschefen), tilrettelægge sagerne for rådet og føre dets korrespondance. Havneingeniøren skulle fortsat lede det af vandbygningsvæsenets distrikter, hvorunder havnen hørte. Dette indebar tilsynet med havne og diger fra grænsen til Fourfeld. 1. oktober 1967 overgik tilsynet med Sønderjyllands vestkyst syd for Esbjerg fra vandbygningsvæsenets 2. distrikt (Esbjerg) til 5. distrikt (Sønderborg). Rømø havn forblev under 2. distrikt. Vandbygningsdirektøren førte fortsat overtilsyn med havnen, administrerede nyanlæg og behandlede rådets overslag over havnens indtægter og udgifter.

Endnu en ændring i reglementet skal omtales: »Rådets møder afholdes for lukkede døre. Efter formandens bestemmelse i hvert enkelt tilfælde kan der imidlertid gives offentligheden meddelelse om det i et havnerådsmøde passerede, forsåvidt angår sager, der har fundet deres endelige afgørelse, og som efter deres karakter ikke kræver tavshed. Meddelelser må ikke indeholde oplysning om eventuel stemmeafgivning«. Bestemmelsen afspejler den nye tids sans for public relations. Ophavsmanden var direktør Harald Eriksen, der var medlem af havnerådet og formand for »Esbjerg Handelsstandsforening«; tanken blev fremsat i efteråret 1946 og godkendt af ministeriet i sommeren 1947.

Havnerådet udvides

Fra 8. august 1960 udvidedes havnerådets medlemstal til 7: Fem beskikket af ministeriet, heraf én efter indstilling af fiskeriforeningen og én

efter indstilling af handelsstandsforeningen. Byrådet skulle fortsat vælge 2 medlemmer. Statens indflydelse på havnens anliggender var hermed styrket. Det har fra tid til anden (især, når det har knebet med bevillinger) været foreslået, at havnen skulle være selvejende eller overgå til kommunen. Med de store og stigende udgifter til uddybning vil det næppe ske. Det forekommer rimeligt, at staten fortsat betaler for, at »Danmarks eneste isfri havn, porten mod vest« kan besejles af tidens bedste skibe.

Havnerådets formænd

Siden 1. april 1953 har ministeriet normalt beskikket handelsstandsforeningens repræsentanter til formænd for havnerådet: Direktør Harald Eriksen (1953-57), direktør *Ebbe Friis* (1957-60) og direktør *H. V. Nielsen* (1961-66). På beskikkelsestidspunktet var de alle formænd for handelsstandsforeningen. Havneingeniør *J. Beck* var konstitueret formand 1960-61. I oktober 1967 indtrådte direktør *Hans Henning Eriksen* i rådet som handelsstandsforeningens repræsentant. Der er ikke beskikket nogen formand efter H. V. Nielsen, der forlod byen med udgangen af 1966; det i anciennitet ældste medlem, dommer *Harald Højris*, fungerer som formand.

Medlemmer af havnerådet

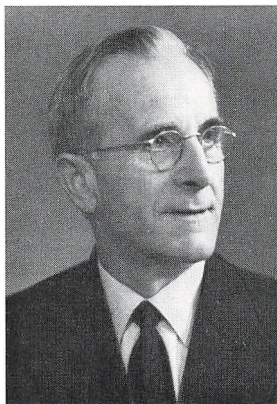
Ministeriet beskikkede efter dommer Gerhard Jensen toldinspektør *A. C. Hamrum* (1949-53) og dommer H. Højris (1953-). Efter Jens Simon Christensen beskikkedes fiskeskipper *Frederik Lodberg Jensen* (1956-59) og fiskeskipper *Knud Schrøder* (1960-); fiskeskipper *Niels Thomsen* var konstitueret medlem i 1955 og 1959. De var alle tre formænd for »Esbjerg Fiskeriforening«. Ved udvidelsen af havnerådet beskikkede ministeriet i 1960 lodsformand *Oluf Rønberg* og i 1961 toldinspektør *Otto Jørgensen*; begge har siden siddet i rådet. Den borgerlige gruppe i byrådet udpegede repræsentant *N. Dahl Sørensen* (1946-50), fiskeskipper *Hans Clausen* (1950-55), grosserer *Hans Nissen* (1955-59), direktør *G. Ulrik* (1959-61), arkitekt *Søren Nørgaard* (1961-62), direktør *Magnus Clausen* (1962-64), direktør *Tage Sørensen* (1964-65) og fiskeskipper *Fr. Lodberg Jensen* (1965-). Borgmester L. Høyer-Nielsen afløstes i 1963 af folketingsmand *Henning Rasmussen*, der ved Høyer-Nielsens død næste år også efterfulgte ham som borgmester.

Havneingeniører og havnemestre

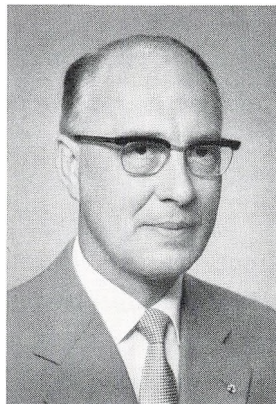
Den 12. maj 1945 blev civilingeniør Kay Vilhelm Buchwaldt (f. 1883) udnævnt til havneingeniør. Buchwaldt arbejdede efter sin eksamen i 1911 i et privat firma og i militærets bygningstjeneste. I 1915 indtrådte han i vandbygningsvæsenet, hvor han gjorde tjeneste i Helsingør til 1920, i Thyborøn 1920-22 og siden i Esbjerg. Den 1. april 1949 blev distriktsingeniør *Ejnar Bondesen* (1892-1950) havneingeniør. Bondesen var cand. polyt fra 1917 og havde gjort tjeneste som vandbygningsingeniør i Agger og Lemvig, fra 1936 som distriktsingeniør i Lemvig. I Esbjerg kom han kun til at virke i 1½ år, idet han afgik ved døden 5. november 1950. Fra 23. november var ingeniør i vandbygningsdirektoratet *Jens Lassen Knudsen* konstitueret i embedet. Den 1. februar 1951 overtog distriktsingeniør *Johannes Beck* (f. 1896) embedet efter opfordring fra Vandbygningsdirektoratet. J. Beck var kommet til Esbjerg havn straks efter sin eksamen som civilingeniør i 1920. Efter tjeneste i Sønderborg (1922-31) og Lemvig (1931-46) vendte han tilbage til Esbjerg i tre år, indtil han i 1949 blev distriktsingeniør i Lemvig. Den 1. oktober 1963 udnævntes Otto Fenger Bache (f. 1915) til havneingeniør. O. F. Bache, der er civilingeniør fra 1939, blev samme år ansat ved Esbjerg havn. Han var havnerådets sekretær 1949-63. Souschef er civilingeniør *Hans B. Sørensen*, der har været ved havnen siden 1949. Havnemestre: *Frithjof Andersen* (1954-57), J. Metz Hansen (1957-61) og siden 1961 *C. E. Lyngshøj*.

Havnekontorets personale

Den 1. juli 1967 bestod havnens personale af 4 civilingeniører, 4 teknikumingeniører, 1 overkonstruktør, 2 tegnere og 2 praktikanter, 1 bogholder, 1 overassistent og 6 kontorassistenter. 1 havnemester, 1 havnefoged, 2 havneassistenter, 7 faste havnebetjente, 5 løse og 2 aspiranter. Endvidere 1 halmester, 1 pladsformand, 1 beddingsmester, 1 tømmerformand, 1 bådfører, 4 opsynsmænd, 1 måleraflæser, 1 kontorbud, 16 håndværkere og 77 arbejdsmænd. Personalet udfører også arbejde for vandbygningsvæsenets 2. distrikt. Havneingeniørens tjenestebolig blev nedlagt i 1963. En ombygning af administrationsbygningen ventes igangsat i 1968, hvorved kontorerne samles i stueetage og 1. sal, mens 2. sal udlejes.



Johannes Beck
havneingeniør 1951-63



Otto Fenger Bache
havneingeniør 1963-



Otto Jørgensen
toldinspektør 1953-

Toldkammeret

Cheferne på toldkammeret var 1945-53 toldinspektør A. C. Hamrum, derefter toldinspektør Otto Jørgensen. I øvrigt bestod personalet i efteråret 1967 af 34 i toldassistentklassen (i 1945: 28), 25 i toldbetjentklassen (14), 30 på kontoret (8), 5 på pakhuset (4) og uforandret 4 toldopsynsmænd i Hjerting og Roborghus og på Fanø. Natten mellem 23. og 24. juni 1954 brændte pakhus- og vejerbodsfløjen ned til grunden. Med den stigende omsætning i disse år fik personalet højst vanskelige arbejdsforhold; man klarede sig ved at indrette lokaler i vejerboden, og DFDS stillede et pakhus på Englandskajen til rådighed. 27. maj 1957 kunne man flytte ind i de genopførte bygninger; arkitekt var kgl. bygningsinspektør C. F. Møller, Århus. Der var ca. 330 m² frilagerrum, en fordobling siden 1945. Toldvæsenets indtægter viste en overmåde stor stigning, især på grund af indirekte skatter. I finansåret 1945-46 beløb toldindtægterne sig til 9 mill. kr., deraf indførselstold 260.000 kr.; i 1965-66 var tallene henholdsvis 130 og 6 mill. kr. Skibsregistreringen på Esbjerg toldkammer omfatter Tønder, Ribe, Esbjerg og Varde tolddistrikter. Ved udgangen af 1967 var 67 skibe på 245.618 BRT hjemmehørende i Esbjerg: 31 skibe under 500 BRT, 1 skib i klassen 501-1000 BRT, 29 skibe i klassen 1001-5000 BRT, 2 skibe i klassen 5001-10.000 BRT og 4 tankskibe over 10.000 BRT.

HAVNENS INDTÆGTER OG UDGIFTER

Driftsregnskaber

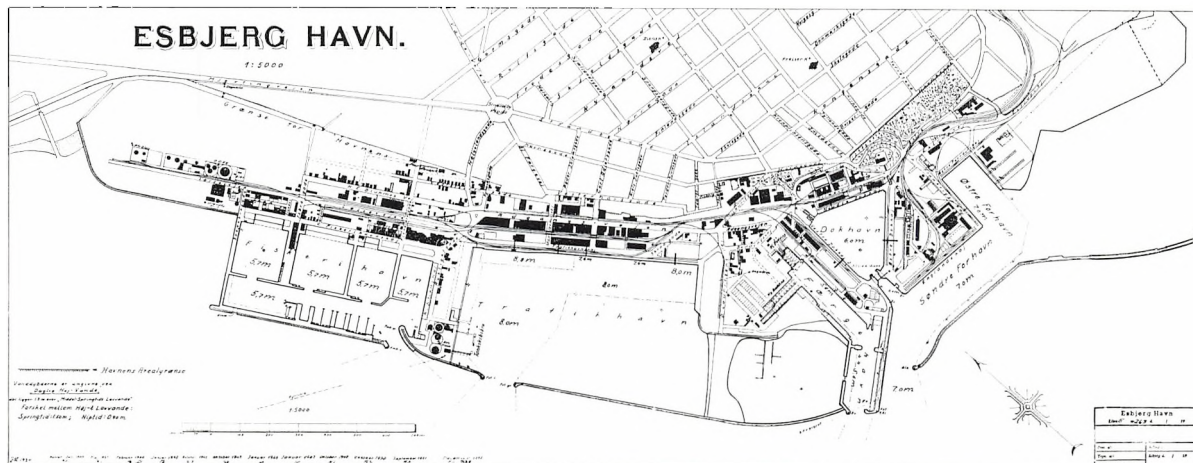
Indtægterne udgjorde i finansåret 1945/46: 1.051.000 kr., 1950/51: 2.342.700 kr., 1955/56: 4.246.900 kr., 1960/61: 7.066.600 kr. og 1966/67: 11.302.500 kr. Af de sidste tal udgjorde havne- og bropenge 8,1 mill. kr., lejeafgifter 2,6 mill. kr. Havne- og bropengene udgjorde i årene lige efter krigen ca. 66 pct. af indtægterne, nu ca. 73 pct., mens lejeafgifterne er steget fra ca. 20 pct. til ca. 22 pct. Handelsstanden overvåger nøje, at afgifterne ikke er højere end i andre havne; især Århus er under observation. Men afgifterne får heller ikke lov at være lavere end andetsteds: I januar 1951 konstaterede finansudvalget, at havne- og broafgifterne i Esbjerg var lavere end i andre havne og henstillede, at havnens underskud søgtes reduceret ved en forhøjelse af afgifterne. Efter forhandlinger mellem havnerådet og ministeriet blev 7 positioner forhøjet fra 1. april 1951. Til og med 1952/53 var udgifterne på grund af de omfattende uddybningsarbejder og den beskedne trafik 2-3 gange større end indtægterne. Derefter steg indtægterne stærkere end udgifterne med det resultat, at de i de senere år kun har ligget ca. 25 pct. lavere. I finansåret 1966/67 var udgifterne 14.344.800 kr.; heraf uddybning 4,7 mill. kr., forrentning 2,4 mill. kr. og afskrivning 1,4 mill. kr.

Anlægsudgifter

Anlægsudgifterne lå i de første 11 år under $\frac{3}{4}$ mill. kr., men steg i finansåret 1957/58 til 3,2 mill. kr. (fiskerihavnsudvidelsen), holdt sig siden mellem 4 og 5,6 mill. kr. og nåede i 1965-66 et foreløbigt højdepunkt med 9,9 mill. kr. (containerhavnen). For finansåret 1967-68 er der til anlægsvirksomhed bevilget et beløb på 9,4 mill. kr. Staten investerede i tiåret 1957/58 til 1966/67 i alt 52,3 mill. kr. i udvidelser af Esbjerg havn. Havnens bogførte værdi var i 1945 16,4 mill. kr., i 1967 60,6 mill. kr.

OPRENSNING OG UDDYBNING

I de fem lange år forbød besættelsesmagten ikke alene uddybnings- men også oprensningsarbejder med det resultat, at den 4 km lange sejlrende gennem Grådyb barre i 1945 kun målte 6-7 m ved højvande, mens sand



Kort over havnen 1952. De vigtigste udvidelser siden 1922 er fiskerihavnens 4. bassin, udvidelsen af trafikhavnens kajer og anlægget af østre forhavnskaj.

og slam lå tæt i havnebassinerne. Det var afgørende for havnens fremtid, at disse forhold hurtigt blev forbedret. Straks efter befrielsen gik man i gang med at oprense sejlløbet. Fra 1946-55 anvendtes mellem 1,2 og 3 mill. kr. om året. Sandpumperne »Graadyb« og »Thyborøn«, som i perioder fik assistance af udenlandske sandpumper, opgravede hvert år mellem 550.000 og 1.400.000 m³ sand. I bassinerne og i indsejlingen dertil arbejdede gravemaskinerne »Odin« og »Dragen« og slamsugerer »Ægir«; dette arbejde kostede mellem 1 og 2 mill. kr. årlig, og der fjernedes 350.000-840.000 m² fyld.

Nyt sejlløb,
ny sandpumper

Ved udgangen af 1952 var det lykkedes at etablere 8 m vanddybde i fyr-linjen, senere gjaldt denne vanddybde i hele den 200 m brede sejlløbet. Arbejdet var ikke ufarligt, idet der såvel i bassinerne som i løbet lå en del ueksploderede miner og granater. Under arbejdet i søndre forhavn i efteråret 1946 eksploderede en granat i »Ægir«s pumpe. Heldigvis gik intet menneskeliv tabt, men flere besætningsmedlemmer blev såret, og der skete betydelig materiel skade. Da sandgrunden »Tørre Bjælke« fra

Skallingen voksede ud i sejløbet, blev det nødvendigt at knække dette og oprette to nye fyrilinjer: »Sædenstrand syd« og »Sædenstrand nord«. Det stod efterhånden klart, at de gamle sandpumpere ikke kunne holde, endsige forøge, den nye vanddybde, derfor ankom i august 1960 fra Frederikshavn værft sandpumperen »Taurus«, som siden med stor effekt har arbejdet i sejlrenden. »Taurus« har en lastekapacitet på 1250 m³ (»Graadyb«: 500 m³). Den virker i princippet ligesom »Graadyb«, der er afbildet og beskrevet side 68. Grådyb barre blev minestrøget i 1949, og ved et samarbejde mellem Danmark og de allierede blev ruterne til Hamburg og Bremen minestrøget 1950-51.

ANLÆGSARBEJDER

Havnens ledelse har lært sig tålmodighed, når det gælder større ombygninger og udvidelser af havnen. Et par eksempler viser, hvor lang tid der kan gå fra fremsættelsen af forslag (vel at mærke fra ansvarlig side) til gennemførelsen. I februar 1949 rejste en delegation under ledelse af borgmester Høyer-Nielsen til København, hvor den opfordrede regeringen til at etablere 10 m vanddybde i bassiner og indsejling. Ønsket var blevet fremført af handelsstandsforeningen under henvisning til havnene i Århus og København. I 1966 blev der bevilget penge til en noget større uddybning i en del af havnen. Den 25. marts 1953 vedtog havnerådet et skitseprojekt til modernisering af dokhavnen; projektet indebar, at slusen skulle fjernes, indsejlingens bredde udvides, og vanddybden øges til 8 m; J. Villemoes' kulforretning og Raun-Bybergs skibsværft skulle flyttes bort. Der gik 13 år, inden projektet var blevet ført ud i livet.

Anlægsarbejder
indtil ca. 1956

I de første 10 efterkrigsår blev bevillingerne fortrinsvis anvendt til uddybning og oprensning. Fra midten af 50'erne begyndte en storstilet anlægsvirksomhed, som har givet havnen helt nye faciliteter og dermed muligheder for at tiltrække handel og industri. De vigtigste anlægsarbejder indtil da var følgende: I 1947 afsluttedes en udvidelse af Statens bedding, der havde stået på i 5 år; antallet af standpladser for fiskekuttere udvidedes fra 15 til 24. Omkring nytår 1947 ankom fra England to

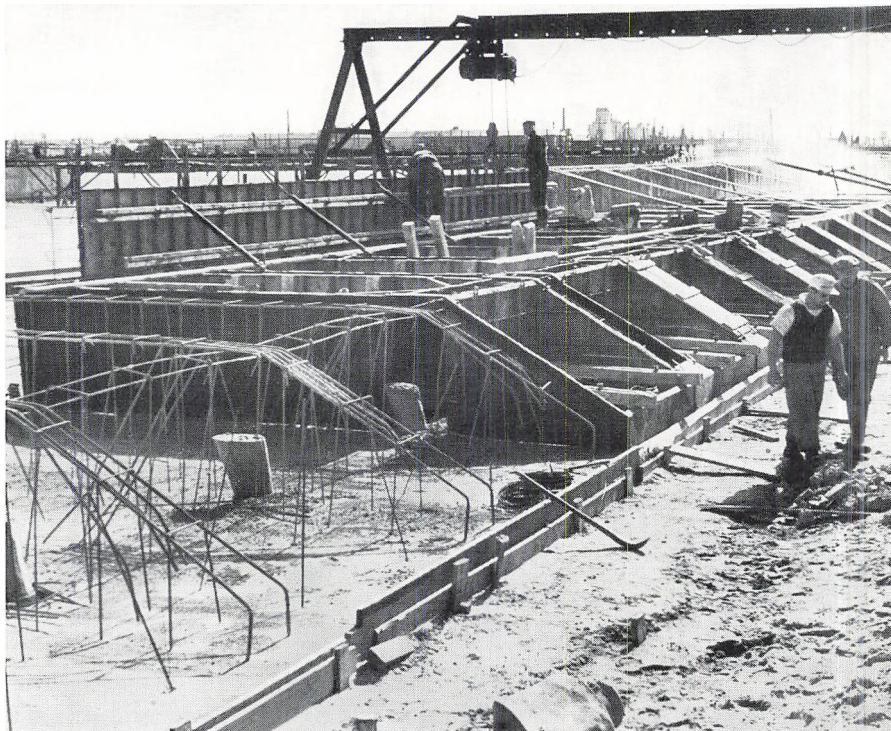
mobile benzinelektriske kraner med kapacitet på 3 og 4 tons. 1946-49 opførtes en midlertidig auktionshal («Sildehallen») på pieren mellem 3. og 4. bassin i fiskerihavnen. 1947-50 blev der ud for »Vestkraft« opført en 140 m lang kaj. 1954-56 gik havnen over til at anvende vekselstrøm. Kommunen overtog leverancen til samtlige lejere på havnen, mens havnen fortsat opretholder kaj- og gadebelysning. Denne blev moderniseret; de fleste steder er der gult lys fra natriumarmaturer, men ved Frankrigskajen og Englandskajen er der, af hensyn til de mange rejsende, anvendt almindelige lysstofrør.

Fiskerihavnen
udvides og deles

Fra og med 1958 blev Statens bedding og en del skibsværfter på Gammel havn sagt op på grund af udvidelsesplanerne. Der blev tilbudt dem større arealer på de nye arealer nord for fiskerihavnens 5. bassin. Det var en smertefuld proces, der her blev sat i gang; der var megen bitterhed blandt de udflyttede, og debatten på møder og i dagspressen var til tider meget heftig. For havnens fremtid var det imidlertid nødvendigt at vinde kajplads og bagplads på den gamle havn og at koncentrere kutterne om fiskerihavnen. Fiskerihavnsområdet har undergået en kolossal forandring i årene siden 1956. Baggrunden var de stigende landinger af industrifisk til produktion af olie og mel. Ved løsningen af industrifisken blev vandet forurennet i en sådan grad, at man måtte henvise arbejdet til 4. bassin, der var adskilt fra de tre andre bassiner ved en tæt pier. Pladsforholdene i 4. bassin blev imidlertid snart for trange. I 1952 foreslog fiskeriforeningen, at der blev anlagt et nyt bassin; forslaget blev støttet af havneråd, byråd og »Vestjysk Fiskeriforening«, og i 1956 begyndte arbejdet på anlæg af 5. bassin. Pieren mellem 3. og 4. bassin blev forlænget helt ud til ydermolen; der skabtes herved to adskilte havne med hver sin indsejling: 1. bassin med auktionshallen udgjorde sammen med 2. og 3. bassin *konsumfiskerihavnen*, mens 4. og 5. bassin blev til *industrifiskerihavn*.

Statens bedding
flyttes og udvides

Nord for 5. bassin etableredes Statens bedding. Beddingsgraven munder ud i bassinet; fra fire spilhuse trækkes fartøjerne på ophalervogne op af vandet. Spillene kan klare fartøjer på maksimalt 250 tons egenvægt, 750 tons, 500 tons og 125 tons. Mens de tre første er beregnet på mindre



Fra arbejdet på den nye fiskerihavn omkring 1960. Støbning af aflastningsplade samt ribber og kajmur for den nye bolværkskonstruktion ved 5. bassin. I baggrunden ses sprinkleranlæg til vanding af den nye beton.

skibe, er den sidste beregnet på fiskekuttere, og der er til den knyttet et sidetræksanlæg med 34 standpladser, hvor kutterne kan henstå, mens de bliver repareret. Der ligger fem skibsværfter omkring standpladserne; beddingskontoret er blevet opført for nylig. Under debatten i 1958 om beddingens udflytning fra færgehavnen fremførte modstanderne, at fiskeolien i 5. bassin ville trænge ind i beddingsanlægget. Denne forventning kom ikke til at holde stik. Dels er løsningen blevet mere effektiv, dels er der etableret et luftbobleanlæg ved indgangen, som standser evt. olie, som vind og strøm måtte føre ind mod beddingen.

Andre arbejder i fiskerihavnen

Ved 5. bassin blev der i 1960 opstillet en 20 tons elektrisk kran til montering af motorer, spil m. v. i kutterne. Slæbestederne ved 1. og 4. bassin er blevet lukket, og der er udført vej- og kloakeringsarbejder. Sildehallen blev nedrevet i 1961. I 1959-60 blev der opført et velfærdshus ved auktionshallen og 1962-63 et ved pieren mellem 4. og 5. bassin. Det sidste benyttes så meget af arbejderne ved det smudsige arbejde i industrifiskerihavnen, at det allerede står over for en udvidelse.

For enden af pieren mellem 4. og 5. bassin, lige over for indsejlingen, er der bygget en anlægsplads for sildeolietankskibe; der er her en vanddybde på 6,8 m ved DHV, mens bassinerne i øvrigt har 5,7 m vanddybde. Statens fiskepakkingsbygning, som brændte ved sabotagen den 6. august 1943, blev opført igen 1956-57 efter tegninger af arkitekterne *Jytte og Ove Tapdrup*.

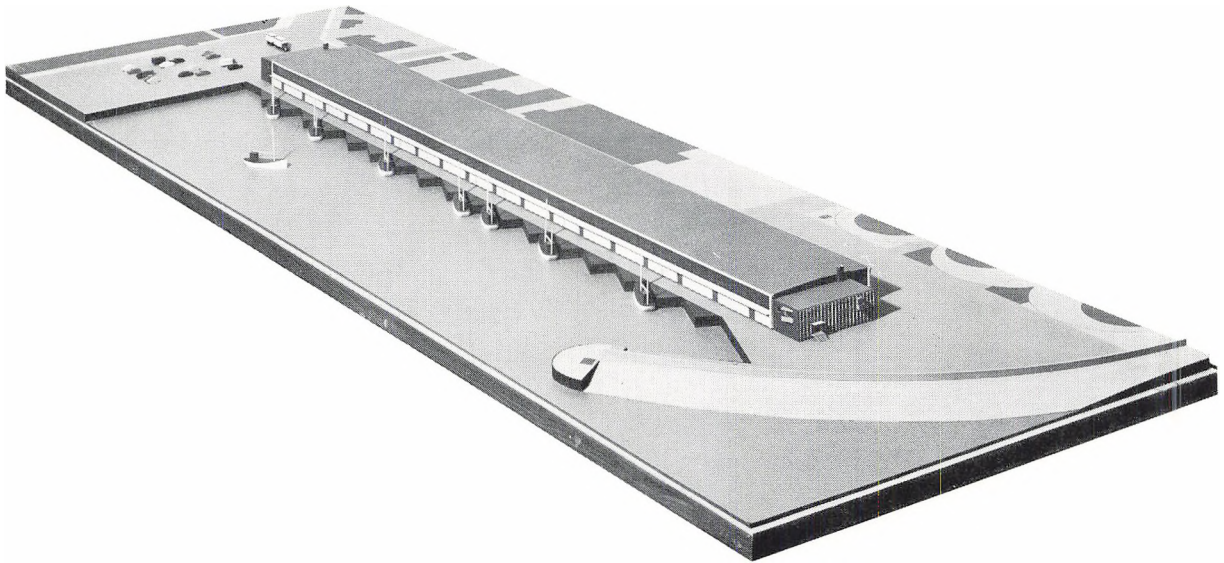
De fleste arbejder i fiskerihavnen blev udført af entreprenørfirmaet »Kjæhr & Trillingsgaard A/S«. Alle nye indfatninger er opført i jernbeton. Da arbejdet afleveredes, var der blevet etableret 1225 m ny kaj, 6,3 ha nyt vandareal og ca. 11 ha nyt landareal. Til anlæggene var der i 1956 (da man endnu ikke regnede med flytning af beddingen) blevet bevilget 13,5 mill. kr., og udgifterne skulle fordeles over 4 år. Arbejdet kom til at koste 22,5 mill. kr., og det stod på i 8 år.

Trafikhavn, dokhavn, Englandskaj

1956-58 blev der anlagt en ny tankskibsbro i trafikhavnen, og 1960-61 blev tværkajen forlænget. Dokhavnen blev moderniseret 1960-67: Vestre og østre dokkaj blev fornyet, dokslusen fjernedes, og indsejlingen blev gjort 85 m bred. En 35 tons fast kran blev opstillet i 1962. På Englandskajen blev der anlagt en fast rampe med broklap til ind- og udkørsel af »Winston Churchill«s stævn, og gade- og parkeringsforholdene på hele den gamle havn er blevet forbedret siden 1966.

Den nye auktionshal

Den nye auktionshal er det sidste store anlægsarbejde, som bliver afsluttet inden 100-årsdagen. Arbejdet blev påbegyndt kort efter nytår 1967, der var rejsegilde den 1. november, og dele af hallen blev taget i brug i december. Der blev inddraget 17 m af 1. bassin, og derved blev det muligt at gøre hallen 32 m bred uden at beslaglægge mere af den



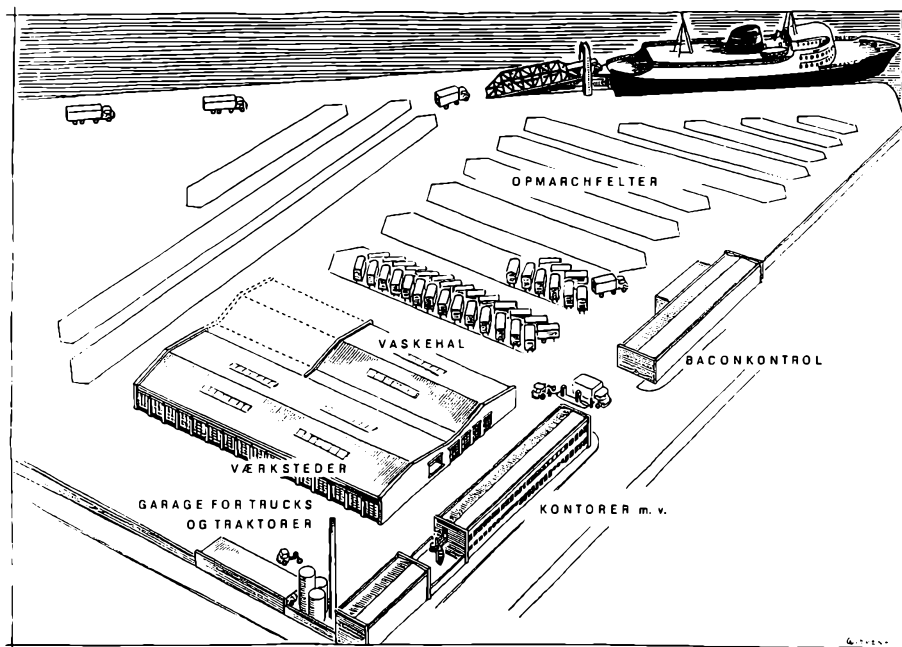
Model af den nye auktionshal.

Hallen er 32 m bred og incl. kontorbygningerne i gavlen 270 m lang.

Ved hjælp af træbroer er der skabt anlægspladser for 18 kuttere.

sparsomme bagplads. Hallen er 255 m lang og gulvarealet 8150 m² (den gamle hal målte 3200 m²). Gulvet er asfalteret, væggene er opført af let knækkede betonelementer med iblandede hvide granitskærver. Taget består af 55 betondragere, der spænder over hele bredden; derved undgås piller i hallen.

Ved de trekantede anlægsbroer af træ kan der ligge 18 kuttere; uanset deres størrelse vil de altid ligge lige ud for portene. Ved den gamle, lige kaj var der kun plads til 10 eller 11 kuttere. Med moderne losse- og isfraseringsarrangementer kan 36 kuttere få oplosset, sorteret og solgt deres fisk inden kl. 12. I auktionshallen skal der udelukkende sælges konsumfisk. Det er vigtigt, at fisken ikke bliver udtørret eller forurenet af udstødningsgas og lignende, derfor kan portene lukkes under lossearbejdet, og ved en ophængt væg er køregangen delvis adskilt fra hovedhallen. I øvrigt regner man med i stigende grad at anvende elektriske køretøjer og maskiner. Ved hver gavl opføres en 2-etages kontorbygning;



Tegning af Bacon Container Centralen, som blev indviet i januar 1967

i bygningen mod land bliver der kontorer for auktionsmestre, fiskeri-inspektion og skibstilsyn, mens havnemesteren, toldpatruljen og mønstringsvæsenet indretter sig i den anden. Havne- og toldvagtbygningen er blevet nedrevet, og havnemesterens kontor flyttes fra havneadministrationsbygningen. På grundlag af forundersøgelser og skitser udført af vandbygningsvæsenets 2. distrikt, har arkitekt *E. Flagstad Rasmussen* og civilingeniør *Aage Henningsen*, begge Esbjerg, tegnet hallen; hoved-entreprenør er »Teknico«, Odense. Arbejdet påregnes at ville koste 8,6 mill. kr. Den 6. internationale fiskerimesse vil blive afholdt i hallen i jubilæumsdagene.

Containertransporten
begynder i 1967

Det var en historisk dag for Esbjerg havn og for Danmarks baconeksport, da »Bacon Container Centralen« blev indviet 17. januar 1967. Eksportsvineslagteriernes salgforening havde siden 1960 undersøgt mulighederne for roll on-roll off-transport af bacon til England, og i 1964 gik

de ind i et snævert samarbejde med DFDS og Esbjerg havn om etableringen af det nye system. Om morgenen den 17. januar lå DFDS's container-skib »Somerset« ved broklappen i den netop færdigbyggede containerhavn. Trucks (»tugmasters«) begyndte at køre *containere* om bord; disse 4-hjulede sættevogne (»semi-trailers«) kom fra jyske og fynske slagterier fyldt med uemballerede baconsider anbragt på rustfri stålbacker, *paller*. Hver container indeholdt knap 10 tons bacon, og »Somerset« tog imod 113 containere med i alt 1.100 tons bacon. Kl. 10 var indskibningen færdig, og »Somerset« afgik mod Grimsby. En timestid senere sejlede 150 gæster med landbrugsministeren i spidsen med »Kronprinsesse Ingrid« til Grimsby for at fejre begivenheden. Containerne blev anbragt på forvogne og kørt til aftagerne. Tomme vendte de med »Somerset« tilbage til Esbjerg; efter rensning og eftersyn kørte de til slagterierne til ny påfyldning.

En stor investering

Containertransporten er ikke blot et farvel til de sækkelærredsballer, som har været benyttet i 100 år. De direkte forbindelser mellem slagteri og forhandler er blevet opløst. Der er for fremtiden kun ét produkt: »Danish Bacon«. Ekspeditionstiden er blevet nedsat, og hygiejnen har fået den gevinst, at varen ikke berøres af menneskehånd under transporten. Indtil 17. januar var der blevet investeret ca. 100 mill. kr. i det nye system: Slagterierne havde for 45 mill. kr. købt 400 containere og 70 forvogne (af britisk fabrikat) og anlagt »Bacon Container Centralen« med rensningsanlæg, værksteder, administrationskontorer og faciliteter, bl. a. sovepladser for de mange chauffører. Lejemålet er på 35.000 m². Centralens driftsbestyrer er *Hagbard Nielsen*. DFDS investerede 40 mill. kr. i broklappen og to containerskibe (»Stafford«, der ligeledes var bygget på Helsingør Skibsværft, ankom i juni. Landbrugsministeriet opførte en ny baconbedømmelseshal. Esbjerg havn sløjfede Søbadeanstalten, fjernede den vestlige mole fra færgehavnens forhavn og anlagde veje og kloakker. Arbejdet blev udført 1965-66, hovedentreprenør var »Kjæhr & Trillingsgaard«, og omkostningerne var på 7,4 mill. kr. Grimsby havn blev ombygget for 4 mill. kr. De to baconskibe sejler nu 4 dobbeltture om ugen; de er ikke køleskibe, men de leverer elektricitet til containernes køle-



*Udsigt over Containerhavnens opmarchområde med en »Portalift«
og forskellige containere. 1. april 1968 vil der være 80 forvogne
og knap 600 containere i Danmark og England.
Der sigtes i første omgang mod 800 containere.*

apparater, også i ventetiden på land bliver kontakten sluttet. På de hvide containere står skrevet med rødt: »Good bacon has DANISH written all over it«.

I 1966 solgte Danmark 300.000 tons bacon til Storbritannien for 1710 mill. kr. 68 pct. af denne eksport gik over Esbjerg havn, og det er slagteriernes hensigt, at næsten hele eksporten skal gå over Esbjerg. I 1967 indskibedes 8.100 containere med 77.600 tons bacon. I alt transporterede DFDS knap 25.000 containere frem og tilbage over Nordsøen.

Dybvandskaj

Anlægsvirksomheden i de sidste ti år er imponerende: Udvidelse af fiskerihavnen, flytning af Statens bedding, ny auktionshal, anlæg af containerhavn og ombygning af dokhavnen og Englands kajen. På langt sigt er det vigtigste arbejde nok det, som går for sig ved Vestkraftkajen. Kraftværket får stigende tilførsler af kul og olie, og transporten sker billigst med dybtgående skibe med mindst 15.000 tons lasteevne. De første 3,8 mill. kr. er bevilget. Inden 1. april 1970 vil kajen ved »Vestkraft« være forlænget med 250 m ud til lededæmningen og uddybet til ca. 11,8 m ved DHV med mulighed for uddybning til 13,3 m. (Den oprindelige dokhavn havde 4 m vanddybde!). Indsejlingen skal gøres større, og nedbrydningen af det inderste stykke af søndre mole er begyndt. Det bliver også nødvendigt at flytte lededæmningen og at uddybe sejlrenden.

EKSSPORT

Fremgang trods stagnerende landbrugseksport

Tendensen illustreres af følgende tal: I 1946 gik 338 skibe på 355.600 NRT ud af Esbjerg havn med 96.700 tons gods. I 1955: 705 skibe på 667.900 NRT med 290.000 tons og i 1966: 1.073 skibe på 1.016.800 NRT med 530.900 tons. Eksporten til England af forædlede landbrugsvarer vendte sig i de første efterkrigsår mod andre havne. Mens varerne før krigen solgtes leveret i engelsk havn, blev de ifølge handelsaftalen af 1945 solgt til engelske opkøbere leveret i dansk havn. De danske leverandører var derfor interesserede i at levere varerne til havne, der lå nær ved producenterne og valgte især Århus. Englænderne var tilsyneladende ikke opmærksomme på, at de kunne spare tid og penge ved at sende varerne fra Esbjerg. Eller forelå der særlige aftaler? I 1946 udgjorde

Esbjergs andel kun 21,6 pct. af landets søværts landbrugseksport, i 1950: 22,4 pct. Forholdet vakte bekymring i Esbjerg. Erhvervsrådet startede i 1949 en reklamekampagne »Save fuel — go to Esbjerg«, og i september 1952 inviterede man direktøren for transportafdelingen i Ministry of Food til Esbjerg for at overbevise ham om, at import fra Danmark skete billigst via Esbjerg. Direktøren kunne ikke komme, men Esbjergs andel begyndte at stige: I 1953 nåede den 34,6 pct. og i 1955: 43,3 pct.; Århus tegnede sig i 1955 for 26,5 pct. og København for 20,2 pct.

Landbrugseksporten har dog endnu ikke nået niveauet fra 1930'erne. Eksporten af *kød og flæsk*, som i 30'erne sank fra 262.400 tons i 1931 til 132.600 tons i 1938, nåede først i 1959 op på 133.000 tons og udgjorde i 1966 kun lidt over 200.000 tons. *Smørekseporten*, som i 30'erne androg mellem 63.000 og 79.000 tons, er først i de seneste år ved at nå dette niveau. Eksporten af *æg* viser en sørgelig tilbagegang; i 30'erne lå den mellem 27.000 og 52.000 tons; under krigen slog de engelske farmere ind på ægproduktion i stor stil, og det lykkedes ikke Danmark at genvinde dette marked. Eksporten over Esbjerg er i dag vist nok under 10.000 tons årlig. Tallene kendes ikke sikkert, for smør, æg, ost m. m. indgår nu i fællesgruppen »smør og mejeriprodukter«. Dertil kommer, at mange små partier af landbrugsvarer føres i statistikken som stykgods, og at hele optællingen er mindre omhyggelig end tidligere, sandsynligvis en følge af den almindelige fortravlethed.

Danmarks totale søværts eksport androg i 1966 5.186.300 tons, og de førende havne var:

København	1.042.700 tons	Århus	384.800 tons
Esbjerg	525.800 »	Ålborg-Nr.Sundby	358.800 »

Esbjergs andel var 9,7 pct. For de forædlede landbrugsvarer tør andelen sættes til 45-50 pct.

Nye eksportvarer:
kartofler

Mens eksporten af forædlede landbrugsvarer knap har nået førkrigs-niveauet, var der fremgang i eksporten af tre relativt nye varer: kartofler, myremalm og saltfisk. *Kartoffeleksporten*, der i 1938 udgjorde 5.800 tons, nåede højdepunkter i 1948, 1952 og 1953 ca. 50.000 tons. I 1966

androg den 15.900 tons. Næsten hele Danmarks søværts eksport af kartofler foregår over Esbjerg, og de største aftagere var i 1966-67: Spanien 11.000 tons, Frankrig 6.100 tons, Marokko 4.100 tons, Italien 3.400 tons, Belgien 2.900 tons og Storbritannien 2.500 tons. Eksporten til Italien og Belgien foregår hovedsagelig med jernbane. Handelen er præget af store svingninger. Pakhuset, der blev bygget 1938-39 til kartofler, anvendes kun til stykgods, og det 400 m² store pakhus fra 1948 er overtaget af »I/S Vestjysk Industrihusudlejning«. På tværkajen blev der i 1959 bygget tre sektioner af et velegnet, højisoleret kartoffelpakhus, i 1963 tilføjedes yderligere 3 sektioner.

Myremalm

Myremalm udvindes i lejer i Vest- og Sønderjylland. Den anvendes især til rensning af gas, men for en del år siden, da prisen på jernmalm var høj, så fabrikkerne i Tyskland, Belgien og England deres fordel i at købe dansk myremalm. I 1952 og 1953 eksporteredes fra Esbjerg ca. 60.000 tons, i begyndelsen af 60'erne 70.000 tons. I de senere år har eksporten været vigende. Grosserer *Ejnar Pedersen* eksporterer kartofler og leder sammen med *Robert Slinkert* »Dansk Myremalm-Export«. Harald Jæger og proprietær *Arne Hansen* (»Hedelund Myremalm Kompagni A/S«) eksporterer myremalm og, i de senere år, sten og grus, der fiskes op af havet (»Esbjerg Sten & Grus I/S«). I 1965 androg denne eksport 87.400 tons. »Esbjerg Myremalm Co.« er på hollandske hænder.

Saltfisk

Reeksport af *saltfisk* fra Nordatlanten er siden 1950 blevet en betydelig indtægtskilde for Esbjerg. Islandske og færøske trawlere, en sjælden gang en nordmand eller en russer, bringer den saltede, udskårne fisk (især torsk) til Esbjerg havn. På kajen renses fisken for det grove salt, opsaltes med finkornet, frisk salt og pakkes i juteballer, der efter lagring eksporteres med skib til Italien og andre Middelhavslande, hvor de finder afsætning, specielt i fastetiden. I 1952 indbragte saltfisken ca. 3 mill. kr., og samme år bevilgede ministeriet en nedsættelse af vareafgiften, idet der fremtidig kun skulle betales afgift af udgående fisk. Pionér inden for saltfiskhandelen er fiskeeksportør *Oswald Laursen*, medindehaver af firmaet »Frede Sørensen & Co.«.



*Saltfisk fra Nordatlanten bliver renset, opsaltet og pakket.
Efter lagring reeksporteres den, især til Italien.*

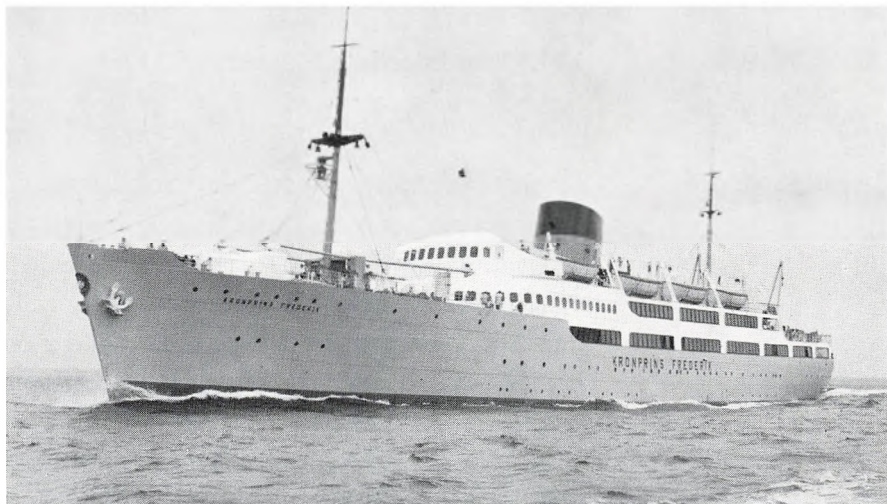
Eksportbådene

»M/S Parkeston« var det eneste af 30'ernes fire søsterskibe, som vendte tilbage til Esbjerg. Skibet genåbnede Harwichruten med en festlig afsejling den 15. december 1945. Om bord befandt sig en stor delegation, som rejste til Harwich med gaver og gode ønsker for de fremtidige forbindel-

ser. I maj 1955 bragte »Parkeston« 130 politibetjente til Færøerne i anledning af Klaksvigaffæren. Sammen med »Kronprins Frederik« præsterede »Parkeston« 3 afsejlinger om ugen til Harwich; siden sejlede det især på Newcastle, og i 1964 blev det solgt. Grimsby blev betjent af »Alexandra«; veteranen »A. P. Bernstorff«, der var bygget i 1913, var reserveskib på flere ruter, indtil den gamle damper blev solgt i 1957. »Kronprins Frederik«, der er på knap 4.000 BRT, blev bygget i 1939 for 10-11 mill. kr., men skibet blev ikke gjort sejlklar, fordi rederiet ville undgå, at det blev beslaglagt af tyskerne. Fra begyndelsen af 1946 sejlede det på Harwich. Den 19. april 1953 brændte »Kronprins Frederik« ved Parkeston Quay. Vandet fra brandsprøjterne fik skibet til at synke. Det tog 5 måneder at gøre det klar til bugsering og 6 dage at bugser det til Helsingør. Det vendte tilbage til ruten den 20. april 1954. I 1949 ind-sattes søsterskibet »Kronprinsesse Ingrid«. Det smukke par sejlede til Harwich på mindre end 20 timer og kunne derfor præstere 6 afsejlinger pr. uge. Da »England« ankom i 1964, overgik »Kronprins Frederik« til Newcastleruten, og efter »Winston Churchill«s indsættelse 31. maj 1967 overtog kronprinsessen denne rute, mens kronprinsen gik ind i trafikken mellem København og Færøerne-Island.

»England« og
»Winston Churchill«

I juni 1964 blev »M/S England« indsat i trafikken på Harwich. Skibet var med sine ca. 50 mill. kr. det dyreste, DFDS hidtil havde bygget. Det var på 8220 BRT og havde plads til 500 passagerer og 80-100 personbiler, der kunne køre ud og ind ad en port i skibssiden. I vinteren 1967-68 er »England« på internationalt krydstogt bl. a. til Middelhavet og Vestindien. Søsterskibene »Somerset« og »Stafford« ankom til Esbjerg i henholdsvis januar og juni 1967. »Somerset« sejler 2 gange om ugen til Grimsby, »Stafford« sejler 1 gang til Harwich, 1 gang til Felixstowe med containere og har hidtil lagt til i København en gang om ugen. Fra 1. februar 1968 sejler begge containerskibe udelukkende fra Esbjerg. »Winston Churchill« er DFDS' flagskib, Esbjerg havns og selskabets stolthed. Det er bygget i Italien og måler ca. 10.000 BRT. Skibet blev navngivet i London den 30. maj af den store statsmands enke, Lady Clementine Churchill, og ankom til Esbjerg den følgende dag. »Winston Churchill«



DFDS's dieselmotorskib »Kronprins Frederik« (1939, 4000 BRT) sejlede på Harwichruten 1946–64. Efter et par års sejlads på Newcastle er den nu indsat på ruten mellem København og Færøerne-Island.

er søsterskib til »England«, men større og mere luksuriøst indrettet og kan stå mål med verdens bedste skibe. Det kan medføre ca. 180 biler, der kører ind og ud af stævnen, og 462 passagerer (124 på 1. klasse, 274 på 2. klasse og 64 i en særlig gruppeaptering). »Winston Churchill« medfører i modsætning til »England« en del baconcontainere til Sydengland og desuden roll-on roll-off postbiler.

DFDS

Ved »Winston Churchill«s ankomst blev DFDS' *passager terminal* indviet. Her er pas- og toldkontrol, oplysning og billetsalg (også for DSB) og udmærkede bekvemmeligheder for de rejsende, bl. a. cafeteria og to overdækkede broer i 1. sals højde direkte ind i skibene. Harwichskibene ligger ved Englandskajen, Newcastle-skibene ved den kaj, der blev anlagt efter slusens fjernelse. I nærheden af terminalen findes værksted og pakhus, og der er anlagt store opmarchområder for biler og containere. I den gamle ekspeditionsbygning indrettedes »Restaurant Gl. Havn«.

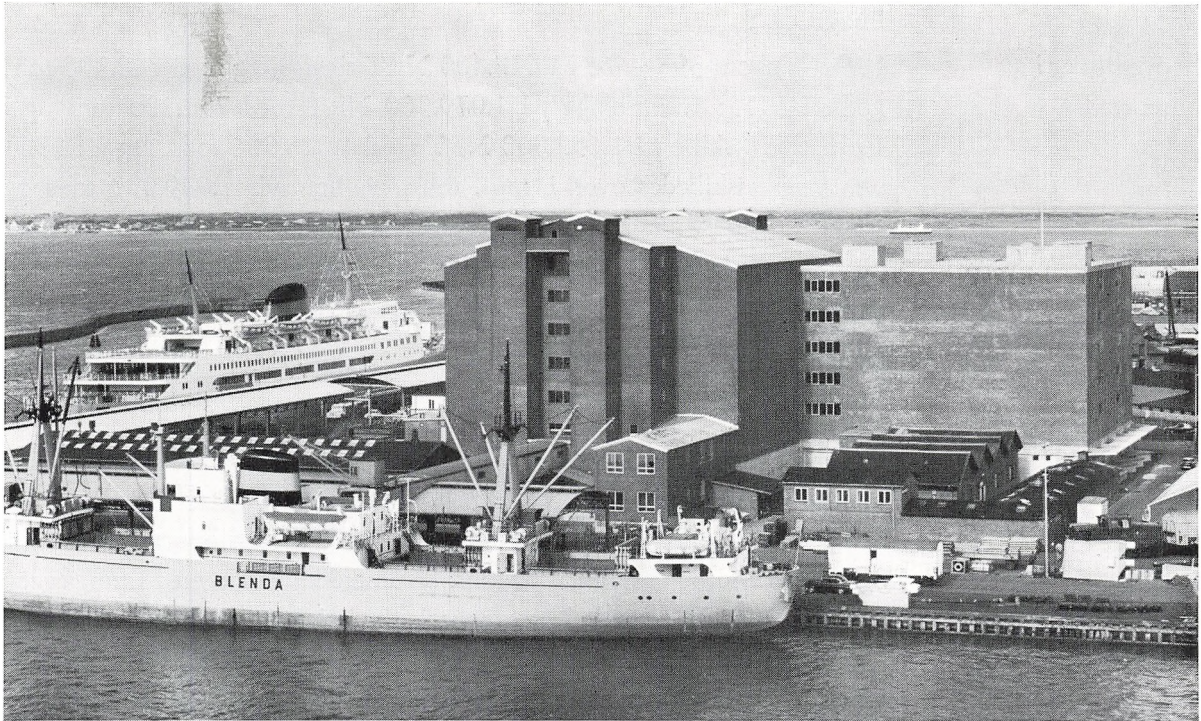
Lederne af DFDS' kontor i denne periode er *Chr. P. Christensen* (1949-53) og *Tb. Enkegaard* (siden 1953). Afdelingen indskibede i 1950: 139.300 tons gods, i 1960: 246.900 tons og i 1967: 359.800 tons. Den beskæftiger i september 1967 56 funktionærer og ca. 225 arbejdere.

Andre eksportører

Eksportstaldene og eksportslagteriet blev ved L. E. Dujardins død i 1945 overtaget af hans søn, konsul *Aage Emil Dujardin*, der ved udløbet af den gamle kontrakt i 1947 sluttede en ny 35 års kontrakt med Landbrugsministeriet. Slagteriet blev nedrevet nogle år efter »Agricold«s opførelse. På eksportmarkedet omsættes ca. 40.000 dyr om året for ca. 50 mill. kr. I 1965 gik »Dansk Andels Smørekseportforening« op i smørekseportforeningernes fællessalg »Andelssmør«, a. m. b. a., der har hovedsæde i Århus. Esbjergafdelingens omsætning er på 27.000 tons om året. Forretningsfører siden 1966: *Tb. Larsen*. »Maypole Dairy« flyttede til Århus i 1941 og vendte ikke tilbage til Esbjerg. Firmaet »Schaub & Co.« har gennem mange år haft en stor eksport af tarme.

Frysehuset »Agricold«

Efter den anden verdenskrig har køle- og fryseteknikken gennemgået en stærk udvikling. Dens betydning for isværker og fiskeindustri skal omtales nedenfor; også landbrugets organisationer var tidligt med i udviklingen. I 1948 blev det første spadestik taget til frysehuset »Agricold«, som stod færdigt i 1951 på hjørnet af Englands kajen og Frankrigskajen. Landbrugets Kvæg- og Kødudvalg, det senere »Oxexport«, var først forpagter, senere ejer af frysehuset. Det var oprindeligt meningen, at Eksportslagteriet skulle levere kødet, men det blev nedrevet, og kreaturkroppene tilføres nu med bil og bane fra et stort antal slagterier i Jylland og på Fyn. I 1966 fuldførtes en tilbygning mod nord, hvorved lagerkapaciteten fordobledes til ca. 7.500 tons og frysekapaciteten til ca. 200 tons daglig. Der anvendes ammoniakkompressor fra »Sabroe«; temperaturerne er i fryserummene mellem $\div 40^{\circ}$ C og $\div 50^{\circ}$ C, i lagerrummene som regel $\div 25^{\circ}$ C, afhængigt af varerne. De to 6-7 etages bygninger er opført af jernbetonskeletter beklædt med røde mursten og er isolerede med kork eller polystyren. Bygningerne står på ca. 2200 jernbetonpæle à 10-14 m længde, der er rammet ned i den tidligere havbund.



*Dansk landbrugs fryse- og kølehus »Agricold«.
Hovedbygningen t. v. er fra 1951, tilbygningen fra 1966. »Blenda« ved Frankrigs-
kajen modtager varer gennem den overdækkede bro; ved Englandskajen
ligger »England«, begge skibe tilhører DFDS.*

»Dansk Landbrugs Fryse- og Kølehus (Agricold) A/S« ejes siden 1964 af »Oxexport«, »De danske Mejeriforeningers Fællesorganisation« og »Export-Svineslagteriernes Salgsforening«; aktiekapital 3 mill. kr. »Agricold« tjener det dobbelte formål at bringe fødevarer af høj kvalitet på markedet og at oplagre overproduktion, indtil markedet kan aftage den. Der beskæftiges mellem 75 og 100 arbejdere og ca. 25 funktionærer. Direktør 1951-64 P. Illeborg, 1965-66 J. Chr. Eskesen og siden 1966 Kjeld Jørgensen.

IMPORT

Hovedlinjer i
importen

I 1946 ankom 393 skibe på 412.400 NRT til Esbjerg med 148.300 tons gods. I 1955: 1.225 skibe på 1.079.300 NRT med 751.100 tons og i 1966 1.548 skibe på 1.652.800 NRT med 1.088.500 tons. Også i 1963 og 1965 udskibedes over 1 mill. tons: henholdsvis 1.059.000 tons og 1.011.500 tons. Danmarks søværts import var i 1966 24.393.700 tons. De vigtigste havne (bortset fra olieimporthavnene Kalundborg, Skelskør og Fredericia) var:

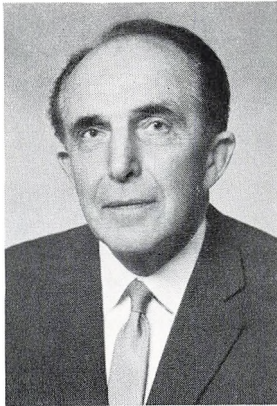
København	6.714.500 tons	Århus	1.846.500 tons
Ålborg-Nr. Sundby	2.638.900 »	Esbjerg	860.100 »

Esbjerg andel udgjorde 3,5 pct.

Flydende brændsel (olie, benzin og petroleum) er efter krigen blevet den største importvare. Fra 15.000 tons i 1946 steg importen år for år, og i 1966 androg den 382.700 tons. Sammenhængende med fremgangen for det flydende brændsel er stagnationen i importen af *fast brændsel* (kul, koks, cinders, briketter). I 1947 sprang importen på grund af isvinteren fra 84.700 tons op til 199.300; den holdt sig mellem 100.000 og 250.000 tons bortset fra enkelte gunstige år; 1955 var rekordår med 301.700 tons. I 1966 importeredes 270.700 tons. Importen af *korn og kornvarer* samt *foderstoffer*, der havde været afbrudt under krigen, nåede først i 1954 med henholdsvis 99.200 og 94.200 tons op over niveauet fra 1938. Derefter gik importen op og ned, i de senere år har den for begge varegrupper vedkommende andraget godt 100.000 tons. Indførslen af *gødningsstoffer* blev ikke afbrudt under krigen og nåede allerede i 1947 op på førkrigsniveauet (20-30.000 tons). I 1966 importeredes 74.100 tons. Inden for stykgodsimporten er der grund til at nævne *motorkøretøjer* (1965: 8.340 tons) og *maskiner* (8.080 tons).

Korn og foderstoffer

»Eriksen & Christensen« opførte i 1960 en 10.000 tons silo ved dokhavnen. I foråret 1967 var firmaet en af de største private virksomheder i branchen; det beskæftigede ca. 60 arbejdere og 30 funktionærer og havde filialer i Kolding, Sønderborg, Lemvig og Struer. Aktiekapitalen var på 2,25 mill. kr., omsætningen over 100 mill. kr., og der udbetaltes



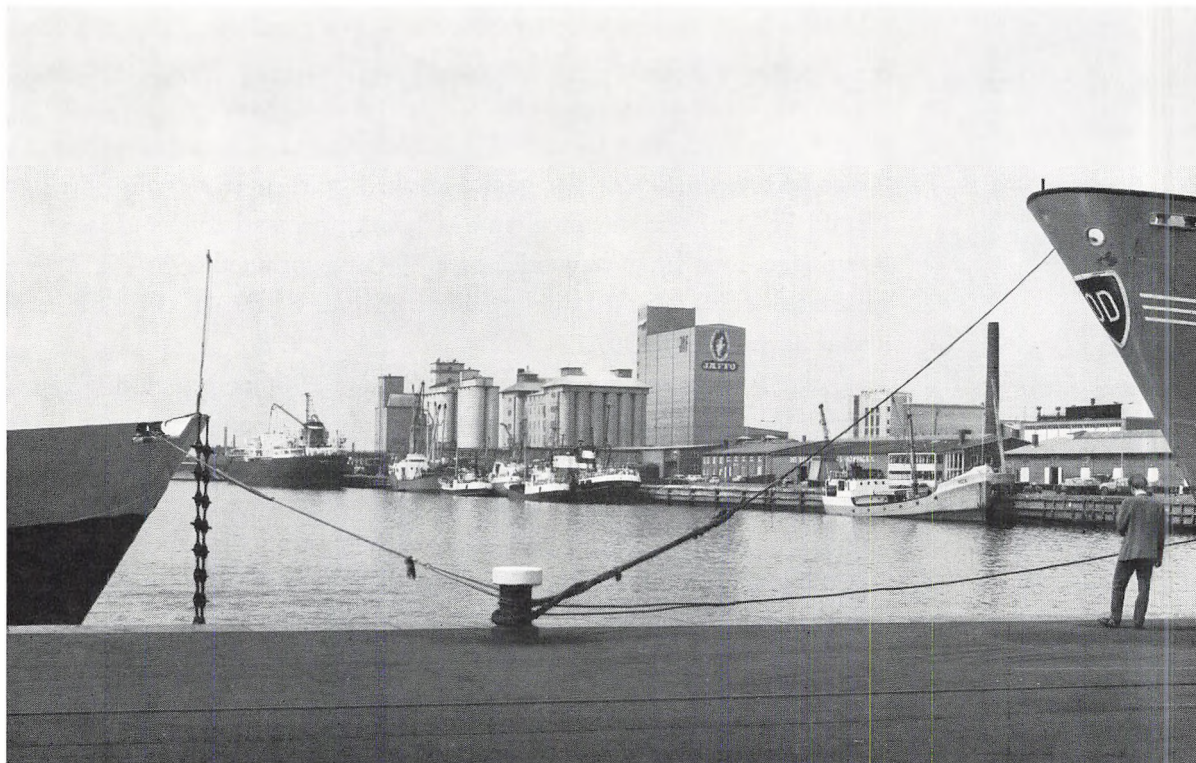
*Harald Eriksen
direktør, formand for
havnerådet 1953-57*

12 pct. udbytte til aktionærerne. Men i korn- og foderstofbranchen foregår der i disse år en stærk koncentration. Den 1. april 1967 overtog »Korn og Foderstofkompagniet«, Århus, aktiemajoriteten i »E. & C.«; aktierne, som noteredes til kurs 225, blev overtaget til kurs 500. »E. & C.« bliver ført videre under det gamle navn. I spidsen står stadig direktør Harald Eriksen, som var medlem af byrådet, formand for handelsstandsforeningen, medlem af havnerådet fra 1945 og formand 1953-57. Tredie generation er på vej med direktør Hans Henning Eriksen, der blev medlem af havnerådet i 1967.

»Jydsk Andels Foderstofforretning« havde i 1966 en omsætning på ca. 70 mill. kr., men også andelselskaberne mærker konkurrencen og har netop gennemført en sammenslutning af de regionale korn- og foderstofforretninger og DAG til »Dansk Landbrugs Grovvarerelskab«. 1962-63 opførtes silo nr. 2 på trafikhavnskajen. En kornmodtagingscentral til 13.000 tons er under opførelse i Tarp. Afdelingen beskæftiger ca. 100 arbejdere og 20 funktionærer. Fra september 1967 er *A. Møller* forretningsfører. I 1950 flyttede detailfirmaet »M. Hansens Korn- og Foderstofforretning A/S« fra Torvegade ned på havnen, hvor silo og kontorer ligger på hjørnet mellem Kogade og Adgangsvejen.

Gødning

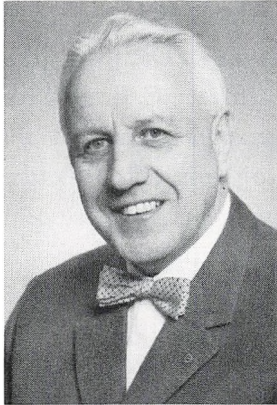
»Det danske Gødningskompagni A/S« er »A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik«s gødningsafdeling. Esbjergfilialen flyttede i 1955 fra dokhavnen ud på trafikhavnen til moderne kontorlokaler og et pakhus med plads til 10.000 tons gødning. På dokhavnen ligger endnu de gamle pakhuse. Afdelingen kan oplagre 20.000 tons gødning (400.000 sække) og har næsten 10 pct. af Gødningskompagniets årsomsætning, der er på 1 mill. tons. Siden 1964 er *N. J. Hvorslev* bestyrer; der beskæftiges 12 funktionærer, antallet af arbejdere varierer fra mindre end 10 til ca. 50. Blandt de nye varer nævnes ukrudtbekæmpelsesmidler og diverse kemikalier. »Dansk Andels Gødningsforretning«s Esbjergafdeling på trafikhavnen har ligesom Gødningskompagniet en omsætning på ca. 100.000 tons. Der opførtes nye pakhuse i 1953 (1800 m²) og 1962 (1800 m²); lagerkapaciteten er nu på godt 6000 m², 30.000 tons. Forretningsfører 1940-67: *A. Skou Christensen*, fra 1967: *Carl Aage Præst*.



*Trafikhavnens importforretninger i 1966.
 Fra venstre »Eriksen & Christensen«s, »Valsemøllen«s og »Jydske Andels Foderstofforretning«s siloer, »JAF«s foderblandingsfabrik under opførelse, »Dansk Andels Gødningsforretning« og »Det danske Gødningskompagni«.*

Fast og flydende
brændsel

Kulimporten ville have været endnu mindre, hvis »Vestkraft« ikke havde været så stor en forbruger. Men kraftværket importerer selv sit brændsel og forsyner de fleste Esbjergs husstande med fjernvarme; i landsdelen vinder oliefyring frem, og det er dermed klart, at de private kulforretningers import måtte gå tilbage. Den største virksomhed er i dag »Dansk Andels Kulforretning«, men »Esbjerg Kulimport A/S« hævder sig fortsat. »J. Lauritzens Kulforretning A/S« har fået agenturet for »Caltex Oil«, og omsætningen på 8 mill. kr. skyldes næsten udelukkende det flydende brændsel. Direktør 1945-60: Konsul Ebbe Friis, som var



*Ebbe Friis
direktør, formand for
havnerådet 1957-60*

formand for handelsstandsforeningen og for havnerådet 1957-60; siden 1960: Konsul *Otto Christoffersen*. Branchens andet firma fra gammel tid »J. Villemoes Kulforretning A/S« eksisterer stadig og har en aktiekapital på 1 mill. kr., men måtte den 1. maj 1966 ophøre med import- og salgsvirksomhed, fordi havnerådet opsagde firmaets lejemål gennem 60 år til fordel for DFDS' udvidelsesplaner. Krananlæg m. v. måtte nedrives og sælges. Direktør til sin død i 1956 var konsul *Jens Villemoes*, som var medlem af byrådet og handelsstandsforeningens bestyrelse samt landstingsmand 1928-53 og handelsminister 1945-47. Siden 1956 ledes firmaet af hans søn konsul *Knud Villemoes*, der også er direktør for »Villemoes Dybfrost A/S«. Følgende internationale benzin- og oliefirmaer har opført tankanlæg nord og vest for fiskerihavnen: Esso, Gulf, B.P. og Uno-x. Når dybvandskajen er færdig i 1970, kan Esbjerg modtage store tankbåde. Der regnes med en stærkt øget import af flydende brændsel.

Andre importører

»Esbjerg Jernlager« udvidede i 1948 sit lager på Dokvej og byggede i 1960 et nyt lager langs hele østre forhavnskaj (udvidet 1965). Firmaet er siden 1962 et handelsaktieselskab og beskæftiger ca. 50 arbejdere og funktionærer. Det ledes fortsat af grundlæggeren, grosserer *Harald Jensen*. Der importeres jern, stål og rør, sanitetsvarer, værktøj og maskiner.

I firmaet »*Jørgen Colding*« er konsul *Axel Colding*, som blev medindehaver i 1939, eneindehaver siden *Jørgen Colding*s død i 1963. Firmaet har filial i Tønder og er fortsat en af provinsens største kolonialimportører. Engros-handel med frugt drives af to firmaer på havnen. »*A. W. Kirkebye*«s kontor og lager har siden 1928 ligget ved Toldbodvej; arealet blev i efteråret 1967 inddraget til fordel for »*Valsemøllen*«. »*Brdr. Nissen*« opførte i 1949 en bananmodningscentral på Adgangsvejen; grosserer *Hans Nissen* var Esbjergs borgmester 1950-54 og medlem af havnerådet 1955-59. »*Austinhuset*« i Nyhavnsgade importerer biler fra England.

SERVICEERHVERV

Mæglere og redere

Skibsmæglere er rederiernes repræsentanter og varetager skibenes interesser i forhandlinger med havnens og byens myndigheder, forsikrings-selskaber og lignende. Der er i dag tre skibsmæglerfirmaer i Esbjerg:

C. Breinholts Mæglerforretning blev ved Breinholts død i 1925 overtaget af konsul Ludvig Christensen, som fra 1925 til 1953 drev »Dampskibsselskabet af 1925« (»S/ Mercur«). Siden 1954 ledes firmaet »C. Breinholt« af Ludvig Christensens søn, statsautoriseret skibsmægler, konsul *Sten Christensen*. Det har fortat agenturer for Lloyd's og forskellige danske forsikringselskaber. »C. Breinholt« er befragtningsagent for »Crescent Line«, hvis skib »Resurgence« sejler til Whitstable en gang om ugen, for »Bremer Reederei« (afsejling fra Esbjerg hver 3. uge) og for »Dansk Undergrunds Consortium«s to forsyningskibe, der sejler i rutefart til boreplatformen »Maersk Explorer« i Nordsøen. Firmaet ejer tre store pakhuse på tværkajen og driver »Esbjerg Pakhus I/S« og »Esbjerg Stevedoring«. »C. Breinholt« afstod i 1936 mæglerforretningen »J. Lauritzens Eftf.« til statsautoriseret skibsmægler, konsul *A. C. M. Schmidt*, som stadig leder firmaet, siden 1952 sammen med *A. N. Svarrer*. Svarrer er korresponderende reder for partrederierne »Union«, hvis flåde består af 8 mindre fragtskibe (»coastere«), der er indregistreret i Esbjerg og sejler i europæisk fart. Firmaet »Niels Winther & Co.« ledes siden 1930'erne af statsautoriseret skibsmægler *Chr. Struckmann*, der også driver stevedorevirksomhed.

Stevedorer

De ikke-fastansatte arbejdsmænd stiller hver dag til mønstring, hvor virksomhedernes formænd antager det nødvendige antal til dagens arbejde. Lastning og losning af skibe organiseres af rederier (især DFDS), af skibsmæglere og af stevedorer. Af disse fremhæves »Esbjerg Stevedore Co.« ved *K. Dideriksen*.

Speditører

Speditører tager sig af transport og forsikring af varer samt forhandlinger med toldvæsen, jernbaner m.v. Ældst i branchen er »Carl Lassens Eftf.«, som blev grundlagt i 1916 af den store danske købmand i Hamburg, *Carl Lassen*. Firmaet varetager størsteparten af den søværts fiskeeksport fra Esbjerg og andre vestjyske fiskerihavne; det ledes af speditørerne *Kaj Nielsen* og *Poul Sjørup*. Fisketransport med kølevogne varetages bl. a. af »P. C. Terling & Co.«, »Paul Lehmann A/S« og »International Auto-Transport af Esbjerg A/S«. IAT har Danmarks største flåde af eksport-



*Fiskebiler på havnen 1967.
De store isolerede eksportvogne vejer i fuldt lastet tilstand 25–30 tons.*

biler (35 stk., deraf 12 med køleanlæg), som hurtigt og sikkert bringer ikke blot fersk, iset fisk, men i stigende omfang andre frosne levnedsmidler og konserver frem til aftagerne i hele Vesteuropa. Direktør siden 1961: *Hans Christensen*. Mange fiskeeksportører er selv speditører og råder over egne kølevogne, men desuden har »Esbjerg Fiskeeksportørforening« et speditørskontor på fiskerihavnen.

Lodseriet

Der er ikke lodstvang i Esbjerg, men de fleste skibe benytter sig af lodser på vejen gennem Grådyb barre og bassinerne. Lodseriet råder over skibet »Esbjerg Lods« (75 BRT) og har fem tjenstgørende lodser. Formand: Oluf Rønberg.

Esbjerg Havne-Service

Hjælp og velkomst af en anden art ydes af »Esbjerg Havne-Service«, som blev stiftet i sommeren 1963 og påbegyndte sit arbejde 1. november 1964. Formålet er at hjælpe søfolk, som kommer til Esbjerg og at skabe kontakt mellem dem og byens borgere. Kontaktmanden besøger alle anløbende skibe (med undtagelse af rutebådene). Han uddeler brochurer og det dupliserede skrift »Esbjerg Nyt«, som udkommer en gang om ugen

på dansk, engelsk og tysk med nyttige, aktuelle oplysninger. I året, der sluttede 31. oktober 1967, aflagde kontaktmanden 3015 besøg på 1036 skibe. Han arrangerer besøg hos læge og tandlæge, hjælper med indkøb, pengeveksling m. m., organiserer sportsskampe mellem skibene og byens ungdom, rundture i byen og større ekskursioner. Der er et nært samarbejde med erhvervschef *Ejgil Rasmussen*, og i byen vokser forståelsen for betydningen af dette arbejde. »Esbjerg Havne-Service« har lokaler på Sømandshjemmet Gl. Havn og finansieres af Esbjerg kommune, »Handelsflådens Velfærdsråd« og et antal personer og firmaer i Esbjerg. Kontaktmand siden 1964 er tidligere radiotelegrafist *Poul Fribæk*.

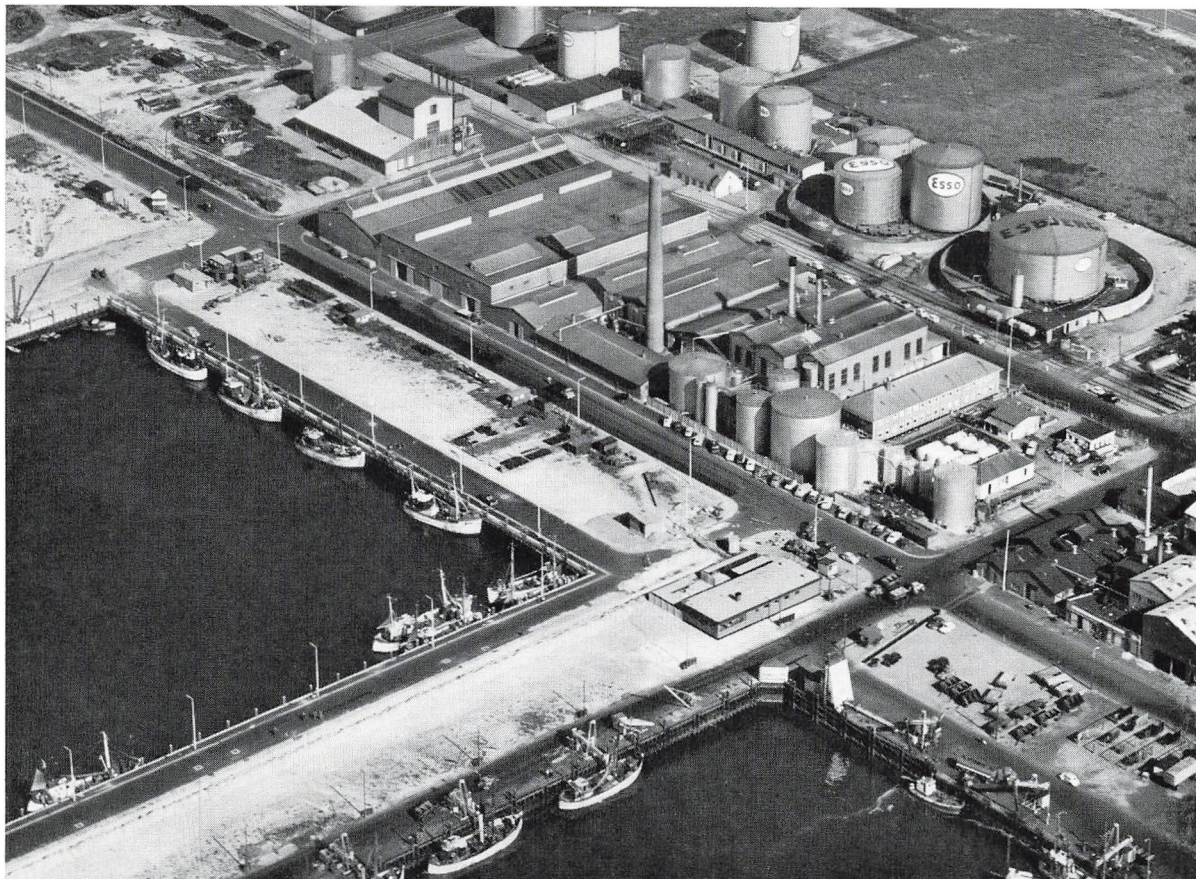
INDUSTRI

Industrialisering

Efter den anden verdenskrig er der sket en stærk industrialisering i Esbjerg. Kapitalstærke danske og internationale industrivirksomheder har fået øjnene op for Esbjergs aktiver: Gode industriarealer, en altid isfri havn og en beliggenhed nærmere ved de store vesteuropæiske markeder end andre danske havne. Industrialiseringen betyder, at byen er mere modstandsdygtig over for økonomiske kriser end i de mange år, hvor dens trivsel udelukkende beroede på landbrugets udenrigshandel og fiskeriet. De fleste nye virksomheder er anlagt i Esbjergs industrielle yderkvarterer og falder derfor uden for denne fremstilling, men en del har fundet deres plads på havnen, fordi de forarbejder fisk eller har stor import/eksport.

Sildeolie og sildemel

Fabrikkerne der forarbejder industrifisk til olie og mel er blandt de største i byen; de er opstået på lokalt initiativ og er forblevet på lokale hænder. De har i kriseårene efter krigen betydet umådelig meget for fiskerierhvervet — og dermed for hele byen. »Andelssildeoliefabrikken a. m. b. a.« ved 5. bassin er fiskernes egen fabrik på andelsbasis. Den åbnede i august 1948 med brugt maskineri fra Tyskland, som kunne forarbejde max. 100 tons fisk pr. døgn. Fiskerne håbede, at produktionen ikke ville blive stor: Fabrikken skulle kun behandle sild, der ikke kunne afsættes som konsumfisk. Men i 1951 begyndte sildeeventyret på Bløden



»Andelsildeoliefabrikken«, Esbjergfiskernes egen fabrik, er den største i Europa

grund, og kapaciteten måtte udvides; det er den blevet mange gange siden, og i dag er den på 2.250 tons råfisk i døgnet, 200.000 tons pr. år. De 54 oprindelige andelshavere (kutterejere, som leverer til fabrikken) er blevet til 250, omsætningen er steget til 85 mill. kr., og der beskæftiges ca. 150 arbejdere og funktionærer på dette fiskerandelsforetagende. Fabrikken er i sin branche den største i Europa. Den ledes siden starten af forretningsfører *Viggo Mathiesen* og driftsleder *Knud Korsager*. »A/S

Vestjysk Sildeolieindustri« ved 4. bassin blev grundlagt i 1952 af Claus Sørensen m. fl. Kapaciteten er nu ca. 300 tons fisk pr. døgn, årsomsætningen 10 mill. kr. Direktør Tage Sørensen. »Fiskemel-fabrikken Vesterhavet A/S« ved 4. bassin (grundlagt 1959) har 45 faste leverandører og en årsomsætning på 16,8 mill. kr. Kapaciteten er på 450 tons pr. døgn. Direktør 1963-67 *Jes Petersen*, siden 1967: *Olaf Nielsen*.

Fabrikationen

Mens konsumfisken sælges i auktionshallen til forhandling, eksport eller filetskæring, bliver industrifisken (sild, tobis og mange slags småfisk) med lossekraner tømmt over i tipvogne, som kører dem til fabrikkerne. Her bliver fisken kogt ½ time ved høj temperatur, og derefter presses væsken af den. I centrifuger fraskilles olien, som oplagres i tanke. Resten af væsken (limvandet) inddampes, og det tiloversblevne stof, »fish solubles«, sælges som tilskudsfoder, eventuelt kan det ved yderligere findeling forarbejdes til »spray-mel«. Pressekagen, som kom ud af pressen, bliver tørret, formalet og fyldt på sække. Fiskemel indeholder 70-80 pct. protein og er rigt på B-vitaminer, mineraler og salte. Det er derfor et værdifuldt foder for kvæg, svin, fjerkræ, mink og ørreder. Olien anvendes hovedsagelig til fremstilling af margarine. Fabrikkerne har oparbejdet en stor eksport af både fiskemel og sildeolie.

Lugtgener

Da sildefangsterne i 1952 og 1953 oversteg fabrikernes kapacitet, indledte »Andelssildeoliefabrikken« et samarbejde med det norske sildekogerskib »Clupea«, som i tre sæsoner lå i farvandet mellem fiskerihavnen og Fanø. Der blev kogt megen olie i disse år, og fiskernes økonomi blomstrede op. Men fabrikkerne og især »Clupea« var ikke populære blandt borgerne. Man holdt sig for næsen, skældte ud, sendte vrede læserbreve til aviserne. Fabrikkerne prøvede at slå stanken ned med vand — forgæves. Der blev gjort forsøg med afbrænding — utilstrækkeligt resultat. Først i begyndelsen af 60'erne var teknikken så udviklet og fabrikkerne så kapitalstærke, at lugten blev elimineret. Det kan stadig lugte fælt, når industrifisken bliver losset, men selve fabrikationen generer ikke mere byen. Også for vandets renhed var fabrikkerne en belastning, idet de afgav en større mængde organiske affaldsstoffer end hele



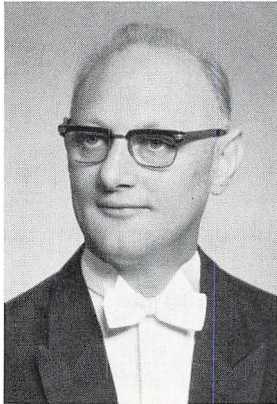
Da stanken fra sildeoliefabrikkerne var værst, foreslog tegneren Randrup at bekæmpe den med »Chanel nr. 5«. («Vestkysten» 30. september 1959).

kommunen; ved inddampning og andre metoder er der rettet også på dette forhold. Det er i øvrigt bemærkelsesværdigt, at havneråd og byråd var mere tålmodige over for byens egne fabrikker end over for »Oliemøllen«, som i 40'erne havde en produktion af fiskemel og -olie med de samme gener.

»Lumino Fabrikken« (grundlagt 1957) anvender en ny metode: Ingen kogning, ingen presning, men enzymatisk behandling, hvorved fiskens næringsværdi bevares bedre. Grundlægger og direktør: Tage Sørensen.

Filetindustrien

Filetskæring af torsk blev praktiseret i 1930'erne, især i Fredericia, men først med fryseteknikkens fremskridt omkring verdenskrigen gik Esbjergs



H. V. Nielsen
direktør, formand for
havnerådet 1961–66

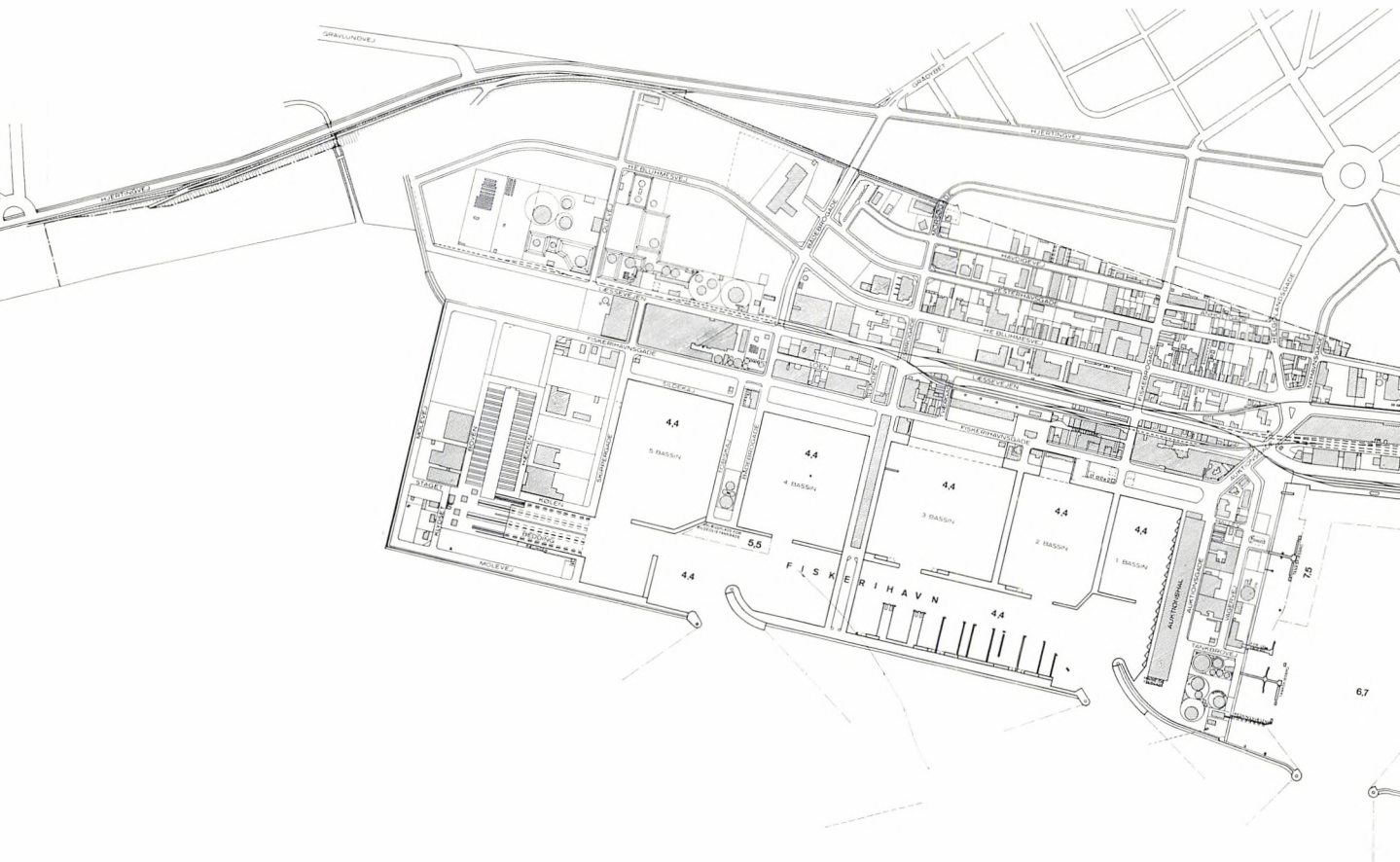
De enkelte filetfabrikker

fiskeeksportører over til storproduktion af fiskefileter. Det første private frysehus i Danmark var fiskeeksportørerne A. Bachmann og P. Fischer-Jensens »Dansk Fryse- og Kølehuskompagni« (nu: »D. F. O. K. Lynfrost«), opført i Rolfsgade kort før krigen brød ud. I 1946 stiftedes »Dansk Fladfisk-Filetforening«, som med gode resultater gik i gang med at standardisere og højne kvaliteten og berede markedet for lynfrosne rødspættefileter. Foreningen hedder nu »Dansk Fiskeindustriforening«; fiskeeksportør I. C. C. Dyekjær har været formand siden stiftelsen. Der skæres i dag især fileter af rødspætter og tunger, men der er også en stor produktion af torskeblokke.

I de nærmeste år efter 1945 blev de lynfrosne fileter afsat til Ministry of Food, England, og til de britiske og amerikanske besættelsestropper i Tyskland. Salget er siden udvidet til lande over hele jordkloden; Australien har været og USA er en særlig god kunde.

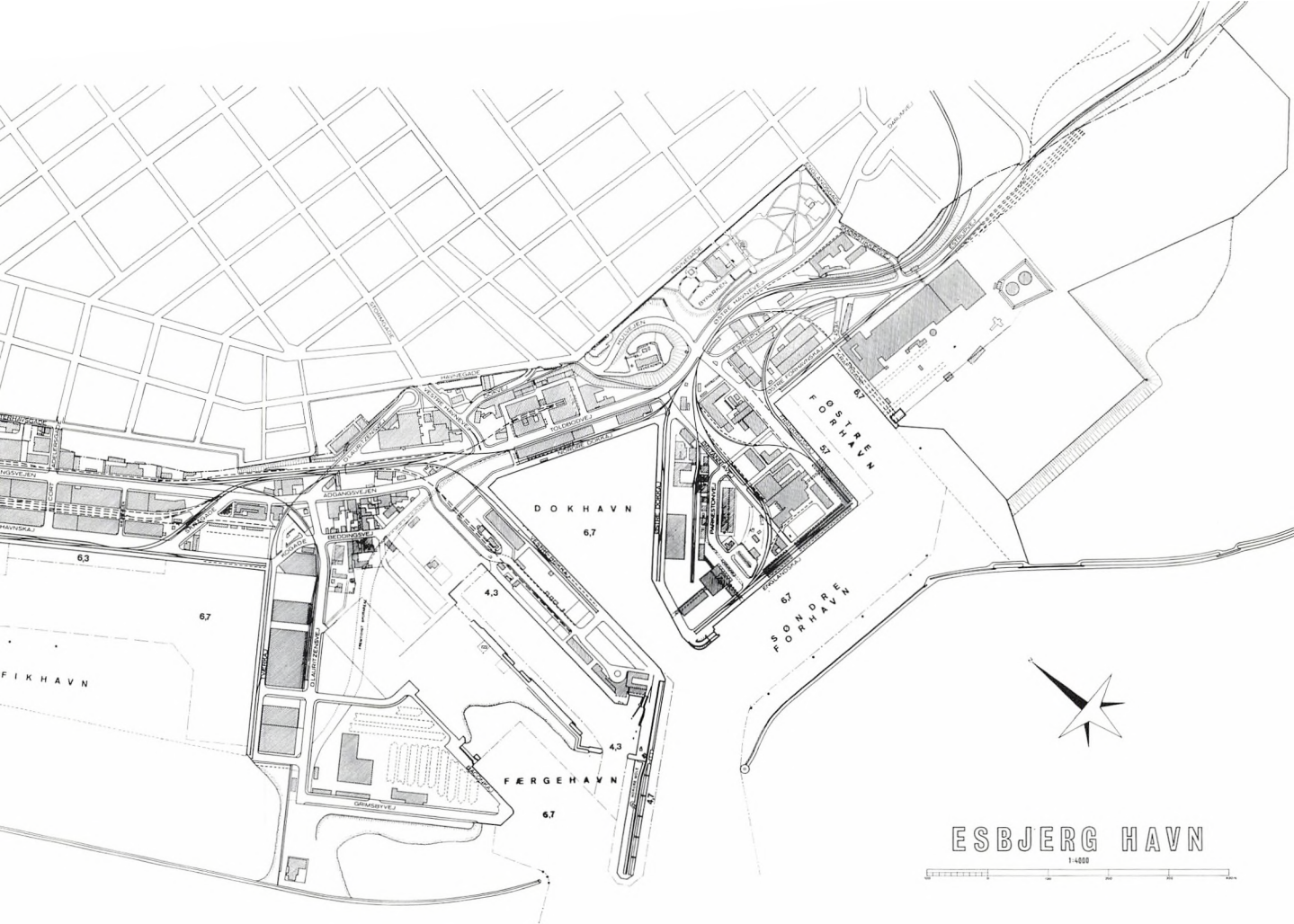
Filetfabrikernes rensnings- og frysningsanlæg kræver store investeringer, og filetskærere er blandt de bedst lønnede arbejdere på havnen. Det er derfor afgørende, at tilførslerne er stabile, så kapaciteten kan udnyttes fuldt ud. På dette punkt er en strid standende mellem fiskerne og fabrikkerne. Sidstnævnte ønsker importrestriktionerne lempet i perioder med svigtende tilførsler og har et par gange opnået Fiskeriministeriets tilladelse til import, bl. a. fra Holland. Fiskerne modsætter sig stærkt udenlandske tilførsler. Fiskeeksportør I. C. C. Dyekjær har udtaget patent på en rødspættefiletteringsmaskine. Den er blevet fremstillet hos »Nordischer Maschinenbau (Baader)« i Lübeck og bliver for tiden afprøvet i Dyekjærs egen filetfabrik »A/S Value«, hos »D. F. O. K. Lynfrost« og hos Ingemann Jørgensen. En maskine og fire ikke-faglærte arbejdere kan erstatte 10 faglærte filetskærere, så der er perspektiver i forsøget. Andre større filetfabrikker i Esbjerg er »Esbjerg Fiskeindustri A/S«, som ejes af en gruppe fiskere, »Filetta Fish«, »Europa«, »Esbjerg« samt *Lindvig Poulsens*, *Hugo Møgelbergs*, *Frede Sørensens* og *Niels H. Andersens* fabrikker. En del fabrikker er leverandører til koncernerne »Findus« og »Dansk Dybfrost«. Forslag om at slutte Esbjergs 12 filetfabrikker sammen i én organisation er endnu kun på drøftelsernes stade.

- Isværker
- Esbjergs isværker producerer krystalis til fiskekutterne og kølebilerne, indfryser fisk og andre næringsmidler og fremstiller iscrem til hele Danmark. »De forenede Isværker — Premier Is« overtog i sommeren 1966 aktiekapitalen i Premierisfabrikken i Glostrup. Fællesvirksomheden ledes fra Esbjerg af direktør *Ejler Madsen* og er et 100 pct. dansk foretagende. Fryse- og kølehuset er blevet udvidet til en lagerkapacitet på 4.000 tons, og der kan indfryses 80 tons fødevarer pr. døgn, fortrinsvis frugt, grøntsager, fisk, kød og smør. Der beskæftiges ved fabrikken i Esbjerg 325 arbejdere og 65 funktionærer, aktiekapitalen er på 3,9 mill. kr. Firmaet tegner sig for en trediedel af den danske konsumisproduktion, og omsætningen var i 1966 på 45 mill. kr. »Vestjysk Krystal-Isværk« på pieren mellem 3. og 4. bassin koncentrerer sig om produktionen af krystalis til fiskerflåden; direktør: Tage Sørensen. Bag begge isværker står fiskerierhvervenes grand old man, direktør Claus Sørensen.
- Gummibåde
- Claus Sørensen var også den drivende kraft, da »A/S Nordisk Gummibådsfabrik« blev grundlagt i 1960. Fra denne fabrik udgår de kendte »Viking« redningsflåder, som puster sig selv op, når de sættes i vandet. Flåderne er runde og overdækkede og fremstilles i størrelser fra 4 til 25 personer. »Nordisk Gummibådsfabrik« opførte i 1965 en ny fabrik i Sædding og flyttede to år senere hele virksomheden derud. I 1965 opførtes en servicestation i Godthåb, Grønland.
- Flaskegas
- I foråret 1945, kort før befrielsen, grundlagde Oswald Laursen, *Eske Petersen*, Holger Laursen m. fl. aktieselskabet »Nordisk Flaskegas«. 1946-54 lededes fabrikken af Holger Laursen og *Hans Knudsen*, derefter blev det et af forhandlerne ejet selskab med H. V. Nielsen som direktør. I 1961 blev virksomheden overtaget af det amerikanske »Gulf Oil« og fik navnet »Nordisk Gulf-Gas A/S«. Direktør H. V. Nielsen var medlem af magistraten, formand for handelsstandsforeningen og fra 1961 til udgangen af 1966 formand for havnerådet. Virksomheden, der ligger på Adgangsvejen, er vokset stærkt i de senere år; aktiekapitalen er nu på 4 mill. kr., og der er ansat ca. 150 arbejdere og funktionærer. Direktør er *Hans C. Christiansen*. »Kosangas« har et lager på Læssevejen.



HAVNEN 1967

Fra øst mod vest består havnen i efteråret 1967 af følgende bassiner: Østre forhavn har 213 m kaj med 7,0 m vanddybde og 285 m kaj med 8,0 m vanddybde. Søndre forhavn har 330 m kaj med 6,0 m vanddybde og 328 m kaj med 8,0 m vanddybde. Dokhaven har 1092 m kaj med 8,0 m vanddybde. Færgehavnen har 360 m kaj med 5,6 m vanddybde og 105 m med 8,0 m vanddybde. Trafikhavnen har 270 m kaj med 7,6 m vanddybde, 536 m kaj med 8,0 m vanddybde og 377 m kaj med 8,8 m vanddybde. Fiskerihavnens 1., 2. og 3. bassin har 2065 m kaj med 5,7 m vanddybde. 4. og 5. bassin har 115 m kaj med 4,5 m vanddybde, 1667 m kaj med 5,7 m vanddybde og 105 m kaj med 6,8 m vanddybde. Trafikhavnssbassinene har



i alt 3896 m kaj og et vandareal på 45,7 ha, og fiskeribavnssassinerne har 3952 m kaj og et vandareal på 29,4 ha.

Mens vandarealet således udgør 75,1 ha, er landarealet på 163 ha, hvoraf 53 ha er udlejet og 61 ha anvendes til veje, jernbaner m.v. Til disposition er 49 ha. Areallejen er delt i 6 klasser fra 2,25 til 8,00 pr. m efter placering ved kajer, jernbanespor og veje.

NB: Vanddybderne er i teksten angivet ved dagligt højvande, 1,3 m over de på kortet angivne vanddybder, der er målt ved middel springtids lavvande.

----- angiver grænsen for havnens areal.

Mælkepulver

»Esbjerg Mælkeindustri« producerede i årene 1944-48 mælkepulver (tørmælk) i et fabriksanlæg på havnen. Det overgik til »Emidan A/S«, som i 1957 blev overtaget af verdensfirmaet »The Borden Company of New York«. Allerede i 1958 stod en ny stor fabrik færdig på Adgangsvejen. En fabrik i Nr. Bjært ved Kolding ledes fra Esbjerg. Omsætningen var i 1958 på 20 mill. kr., men har nu passeret 40 mill. kr. Mælk afhentes af fabrikkens tankvogne fra ca. 50 mejerier, som ligger indtil 100 km fra Esbjerg. I 1966 blev der brugt 55.000 tons mælk til produktion af »baby food« og mælkepulveret KLIM, som sælges til »de varme lande« over hele kloden. Desuden eksporteres en del ost til USA. Der beskæftiges 73 arbejdere og 37 funktionærer. Direktør siden 1957: *J. Helmer Larsen.*

Hermetikfabrikken

»Esbjerg Hermetikfabrik« er stadig på familien Lauritzens hænder; skibsreder Knud Lauritzen er formand for bestyrelsen, *Ib Wallentin* direktør. Der er oprettet et datterselskab »Scandinavian Canning Co., Ltd.«. Fabrikken, der har ca. 100 ansatte, producerer især fiskeboller, torskelever og -rogn, tun og sardiner på dåse.

»Valsemøllen« og foderfabrikker

»Valsemøllen« opførte 1948-49 en kornsilo på trafikhavnen; efter en udvidelse i 1953 kan den rumme 11.000 tons korn. I et senere opført pakhus sammesteds er der plads til 3.000 tons. Møllen er blevet moderniseret og kan nu formale 175 tons hvede og 40 tons rug i døgnet. 1960-61 opførtes bag møllen en fuldautomatisk melsilo for 3.000 tons mel, der opbevares i løs tilstand. Denne opbevaringsmåde var dengang næsten uprøvet, og siloen var den største i Nordeuropa. Transporten af melet sker ved trykluft, og hele anlægget er elektrisk styret. »Valsemøllen«s årlige forbrug af korn er 45.000 tons, hvoraf størstedelen kommer søværts og med møllens eget losseanlæg opløses i kornsiloen. Der er ansat ca. 40 arbejdere og 20 funktionærer; direktør er fortsat P. Langergaard. »E & Cs Hønsefoderfabrik A/S« opførte i 1953 en kornsilo ved Toldbodvej, og efter en brand i 1954 opførtes nye fabriks- og lagerbygninger. I 1957 indrettedes en landejendom i Forum til forsøgsgård. Aktiekapitalen er 1 mill. kr., og der produceres 50.000 tons fjerkræfoderblandinger om

året. Direktører 1950-60: *P. Brinch* og *Th. Wilhelmsen*, siden 1960: *R. Nørgaard* og *H. M. Pedersen*. Fabrikken har ca. 60 arbejdere og 30 funktionærer. Oversigten over korn- og foderstofbranchens fabriksanlæg skal afsluttes med »JAF«s automatiske foderblandingsfabrik, en af de mest moderne i Nordeuropa, indviet i december 1967.

Skibsværfter

»Raun-Bybergs Skibsværft« blev i 1958 sagt op til fraflytning, men opsigelsen blev trukket tilbage, for at virksomhedens bedding kunne betjene fiskerflåden, mens Statens bedding blev flyttet. I efteråret 1964 gennemførtes udflytningen til arealerne bag 5. bassin. Virksomheden har en omsætning på 2,2 mill. kr. og beskæftiger ca. 50 arbejdere og funktionærer. Direktør siden 1952 er Magnus Clausen, som har været medlem af byrådet og 1962-64 af havnerådet. Omkring beddingen ligger fem skibsværfter: Raun-Bybergs, Brdr. Lauridsens og »Esbjerg Skibsværft« (sammensluttet af Søren Andersens og Andersen & Jensens skibsværfter). Deres store, smukke værftshaller er tegnet af arkitekterne *Kaj Øblenschlæger* og *Knud Nordby Nielsen*. Haller af samme karakter har »A. Work & Søn«, (tegnet af »A/S K. Bonde« i samarbejde med M. Barang) og »N. P. Jensen & Søn« (tegnet af arkitekt *Henry Holm*). Af fiskerihavnens fiskekassefabrikanter skal kun nævnes »Viggo Sørensen A/S« (trælasthandel) og *Broder Skov* (begge grundlagt i 30'erne).

Maskinfabriker

»Motorfabrikken Dan A/S« flyttede i 1958 fra København til Esbjerg, hvor den har lokaler i Oliemøllens bygning. I samarbejde med den norske »Normo«-gruppe fremstiller »Dan« enhedsmotoren »Dan-Normo« i 6 størrelser fra 80-280 HK til brug i fiskekuttere og mindre motorer til kyst- og fjordfiskeri på Grønland. »Nørskov Laursens Maskinfabrik« har nu 60 arbejdere og funktionærer og en omsætning på 3 mill. kr. Leder siden 1961 er *A. Nørskov Laursen*.

»Vestkraft«

Krigsårenes »Dampcentral« blev den 1. april 1946 omdannet til interessentskabet »Vestkraft«, hvis formål var at dække Vestjyllands elektricitetsbehov. I dag er interessenterne 15 vestjyske kommuner og elværker.

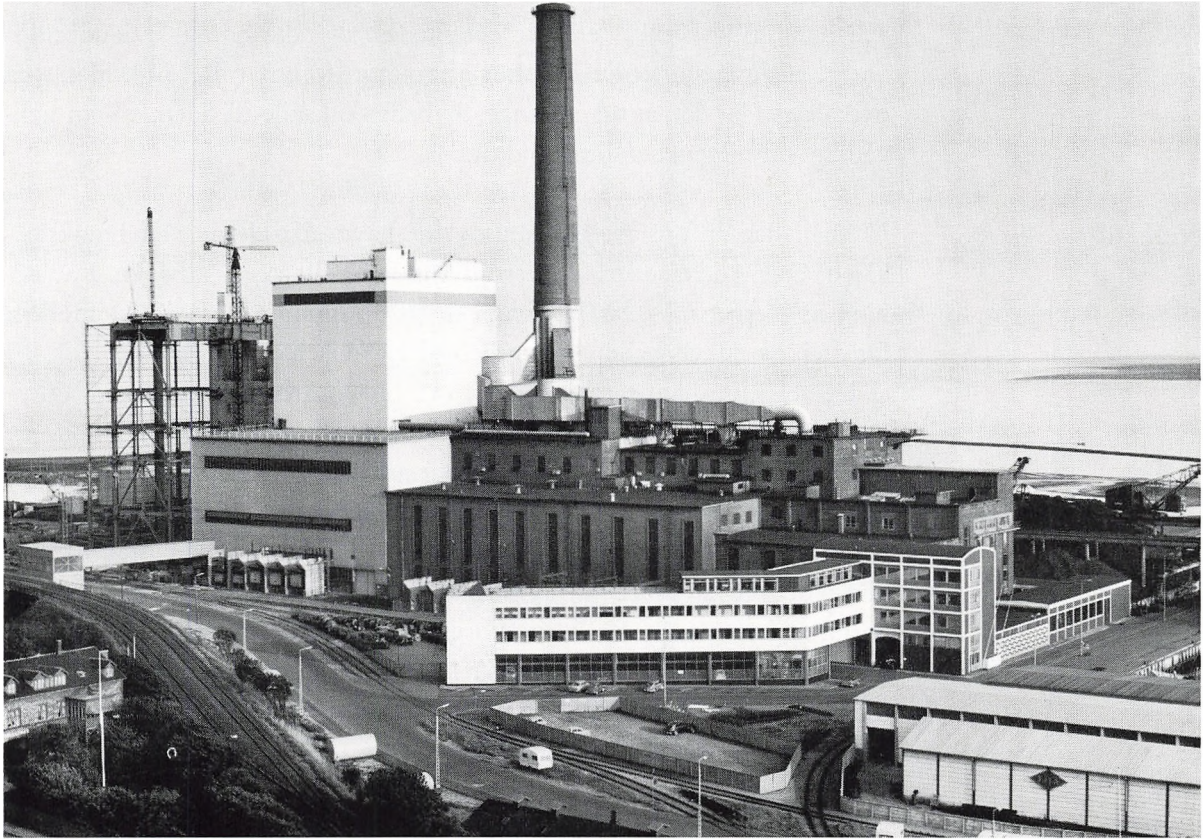
I det første driftsår produceredes 31 mill. kWh (brutto), 1954-55: 148 mill. kWh og 1966-67: 869.388 kWh. Nye sektioner blev opført i 1950, 1953 og 1958-59. I 1965 rejstes »blok 1«; ledelsen regner med i 1970 at opføre endnu en blok af samme størrelse. Status pr. 31. marts 1967 er på 412 mill. kr. Med 415 ansatte er kraftværket havnens største arbejdsplads. »Vestkraft« dækker 7700 km² med 400.000 mennesker; forsyningsområdets grænser går syd for Bramminge, øst for Holsted, Grindsted, Ikast, Karup og Vinderup; Mors og Sydthy hører med. »Vestkraft« deltager siden 1956 i de jysk-fynske elværkers samarbejde (ELSAM). Mere end 85 pct. af Esbjerg er dækket med fjernvarme; leverancen andrager nu 464.649 Gcal.

Kraftværket anvender stadig brunkul fra Søbylejet (61 pct. af brændslet med 33 pct. af varmeværdien), som afgiver en svovlholdig, stikkende røg. Det skal ikke skjules, at røgen fra »Vestkraft« i 50'erne var en plage for byens befolkning, når vinden blæste fra syd, eller når det var vindstille. Slog vinden om i vest var det også galt, for så blev stanken fra sildeoliefabrikkerne ført ind over den hårdt prøvede by! 1958-59 opførtes den 110 m høje skorsten, og da alle røgkanaler var blevet ført ind i den, forstummede klagerne. I øvrigt er »Vestkraft« storforbruger af kul (sidste år ca. 200.000 tons), og der anvendes i stigende omfang brændselsolie. At kraftværket kan anvende tre slags brændsel, giver en gunstig fleksibilitet over prisændringer. Direktør Jens Møller, der har sæde i Atomenergikommissionen, regner med, at det første danske atomkraftværk vil være en realitet midt i 70'erne, men at der endnu i adskillige årtier vil være brug for konventionelle energikilder.

ARBEJDERFORHOLD

Lønninger
og beskæftigelse

De gode konjunkturer fra midten af 1950'erne har bevirket, at havnearbejdernes realløn er steget. Der har ikke været større arbejdskonflikter. Lønnen for kullempning, som er blevet fulgt siden 1912, skal føres ajour: I 1948 udgjorde den 191 øre i timen, i 1955 216 øre i timen og i den sidste overenskomst (1966) 840 øre i timen + dyrtidstillæg. Den største arbejdsplads er DFDS, der hver dag beskæftiger godt 200 arbejdere. To



»I/S Vestkraft« 1967.

T. h. kajen med to kulkraner. Arealet mellem kullageret og lededæmningen er ved at blive inddæmnet. Midt i billedet administrationsbygningen, t. v. arbejdes der med opførelsen af blok 2.

nye arbejdsområder, losning af industrifisk og af saltfisk, beskæftiger hver omkring 100 arbejdere daglig, men udsvingene er her meget store. Derefter følger arbejdspladserne gødning, korn og foderstoffer, kartofler og kul.

»Gæng«

Havnearbejderne arbejder i hold (»gæng«), og den enkelte arbejder kan høre til samme hold i mange år. Med landbrugsvarer arbejder 17-mands

hold, med saltfisk 20-mands hold, mens stykgods losses af små hold på 12 mand. Slidskerne, der især benyttedes til indskibning af landbrugsvarer, er de fleste steder erstattet af (motordrevne) rullebånd. Her som overalt gælder det, at tid er penge. Skibene skal sejle til tiden, og om nødvendigt får tempoet en lille tand til.

Velfærd

Havnen har opført »velfærdshuse« for havnearbejderne ved Frankrigskajen, Cort Adellersgade, Vagervej (Auktionshallen) og 5. bassin. I anledning af havnens 75 års jubilæum opførte kommunen 1943-44 mellem Dokvej og Havnegade »Havnearbejderstiftelsen« med boliger for 10 ældre veltjente havnearbejdere. I 1945 blev »Arbejdsmandenes Fagforening« delt i en afdeling for fabriksarbejdere, en for jord & beton- og murerarbejdsfolk og en for transportarbejdere. Den sidste afdeling er den største; den havde i 1950: 1650 medlemmer, i 1962: 2300, men i det år trådte 700 chauffører ud af afdelingen, som herefter praktisk talt kun omfatter havnearbejdere. Formanden for fagforeningen og for transportarbejderne siden 1938, viceborgmester Jørgen Christensen overtog i 1952 en stilling ved fagforbundets kontor i København. Siden 1952 har *Reimar Grinderslev* været formand for »Dansk Arbejdsmands- og Specialarbejderforbund«s afdeling T i Esbjerg.

FANØ — BRO ELLER FÆRGE?

Ingen Fanøbro foreløbig

I foråret 1953 afviste trafikministeren at bygge en Fanøbro. Til gengæld tilbød han Nordby et nyt færgeleje ved batteriet nord for byen, hvorfra der var den korteste afstand til et i udsigt stillet færgeleje i Esbjerg trafikhavn. Ved et borgermøde den 6. maj afvistes tilbuddet; man ønskede en uddybning af Slunden, så der kunne sejles i lige linje fra Nordby til færgehavnen, men en sådan uddybning ville staten ikke foretage. I maj 1958 fik planerne om en bro nyt liv, da de tre kommuner Esbjerg, Nordby og Sønderho samt ingeniørfirmaet »Kampsax« stiftede aktieselskabet »Fanøbroen«. Formand blev borgmester L. Høyer-Nielsen, og selskabet ansøgte straks Folketinget om koncession til at bygge og vedligeholde en bro fra Esbjerg til Fanø. Broen skulle have samme linjeføring



I 1964 ankom to nye Fanøfærger, »M/F Nordby« og »M/F Esbjerg« og en ny Engelsbåd »M/S England«. I forgrunden nogle lystfiskere i en kanonstand fra krigens tid.

og omtrent samme karakter som efter forslaget fra 1936 (se side 106), og selskabet agtede at gøre den til et forretningsforetagende baseret på broenge. »A/S Fanøbroen« regnede med at kunne påbegynde byggearbejdet i 1959, men i februar 1960 besluttede regeringen at henlægge sagen på ubestemt tid, fordi broen, der blev anslået til 27 mill. kr., ikke var af tilstrækkelig stor betydning for landets trafikale udvikling. Selskabet opretholdt sin ansøgning indtil 1962.

Loen er blevet udvidet og uddybet flere gange, især i 1948 og 1960, men myndighederne har afvist alle anmodninger om at uddybe Slunden. I 1960 tilbød postvæsenet at sælge færgeriet, men hverken DSB eller kommunerne var interesserede. Derfor er det fortsat postmesteren i Nordby, der sørger for trafikken mellem Fanø og fastlandet, og sådan vil det nok være i mange år.

Færgeriet forbedres

Færgeriet er blevet stærkt moderniseret de sidste 12 år. 1955-58 blev der anlagt et nyt færgeløje i Nordby; i 1964 fik Esbjerg et nyt løje, i 1966 en moderne ekspeditionsbygning og tidssvarende tilkørselsforhold. I 1956 blev færgerne forsynet med radio og året efter med radar; siden har de ikke været udsat for sammenstød. I 1962 afløstes »Nøne« af motorbåden »Sønderho« (165 passagerer, 75 cykler), og i 1964 ankom to nye færger »M/F Esbjerg« og »M/F Nordby«, hver med plads til 500 passagerer og 30 biler. Året igennem beskæftiges der ca. 30 personer ved færgedriften, i sæsonen ca. 50. Der er da afsejling hver halve time, og på travle weekender transporteres 30.000 passagerer og 1400 biler. I 1966 gennemførtes 8892 dobbelture med 1.219.300 passagerer, 121.390 personbiler, 22.330 last- og varevogne, campingvogne og busser samt 2.570 tons gods. Indtægterne androg i finansåret 1966-67 2.338.640 kr., udgifterne 1.961.140 kr., så færgeriet er stadig et godt aktiv.

NATURKRÆFTER

Isvintre

Den stærke frost i februar-marts 1947 betød, at 207 skibe på 208.700 NRT i årets tre første måneder anløb Esbjerg, hvor de blev hilst hjerteligt velkommen efter stilstanden i de foregående år. De udgjorde en betragtelig del af årets indgående trafik: 660 skibe på 689.600 NRT og har æren for, at importen steg fra 148.300 tons i 1946 til 341.200 tons. Også i 1963 var det isvinter. Importen steg med 207.000 tons og nåede for første gang over 1 mill. tons.

Der indtraf ingen stormfloder af alvorlig art i denne periode. Den 7. december 1959 sank vandet 3,30 m under DHV, og den 15. marts 1964 måltes den hidtil laveste vandstand 4,00 m under DHV.



Kong Frederik IX nedlægger 14. juli 1955 en krans i Mindelunden

FISKERIET

Fiskerne
og fiskerflåden

I 1946 havde Esbjerg 2.147 fiskere, det højeste antal til dato. Flåden talte 568 kuttere til en handelsværdi (incl. redskaber) af 35,7 mill. kr. De følgende år bragte tilbagegang. I 1952 var der 489 kuttere fordelt på 413 mellem 15 og 50 tons, 7 over 50 tons og 69 under 15 tons. Fartøjer

og redskaber var forsikret for 49,1 mill. kr. Derpå fik industrifiskeriet sit store opsving med det resultat, at der ved udgangen af 1966 var 549 kuttere: 460 mellem 15 og 50 tons og 13 under 15 tons, mens antallet af fartøjer over 50 tons er steget til 76; enkelte måler over 200 tons. Fartøjer og redskaber var forsikret for 162,8 mill. kr., og der taltes 1,920 erhvervsfiskere og 22 lejlighedsfiskere.

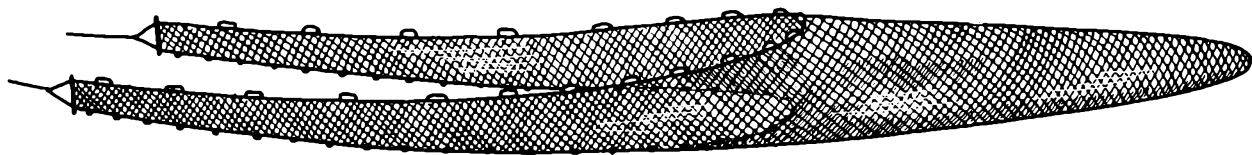
Den moderne kutter

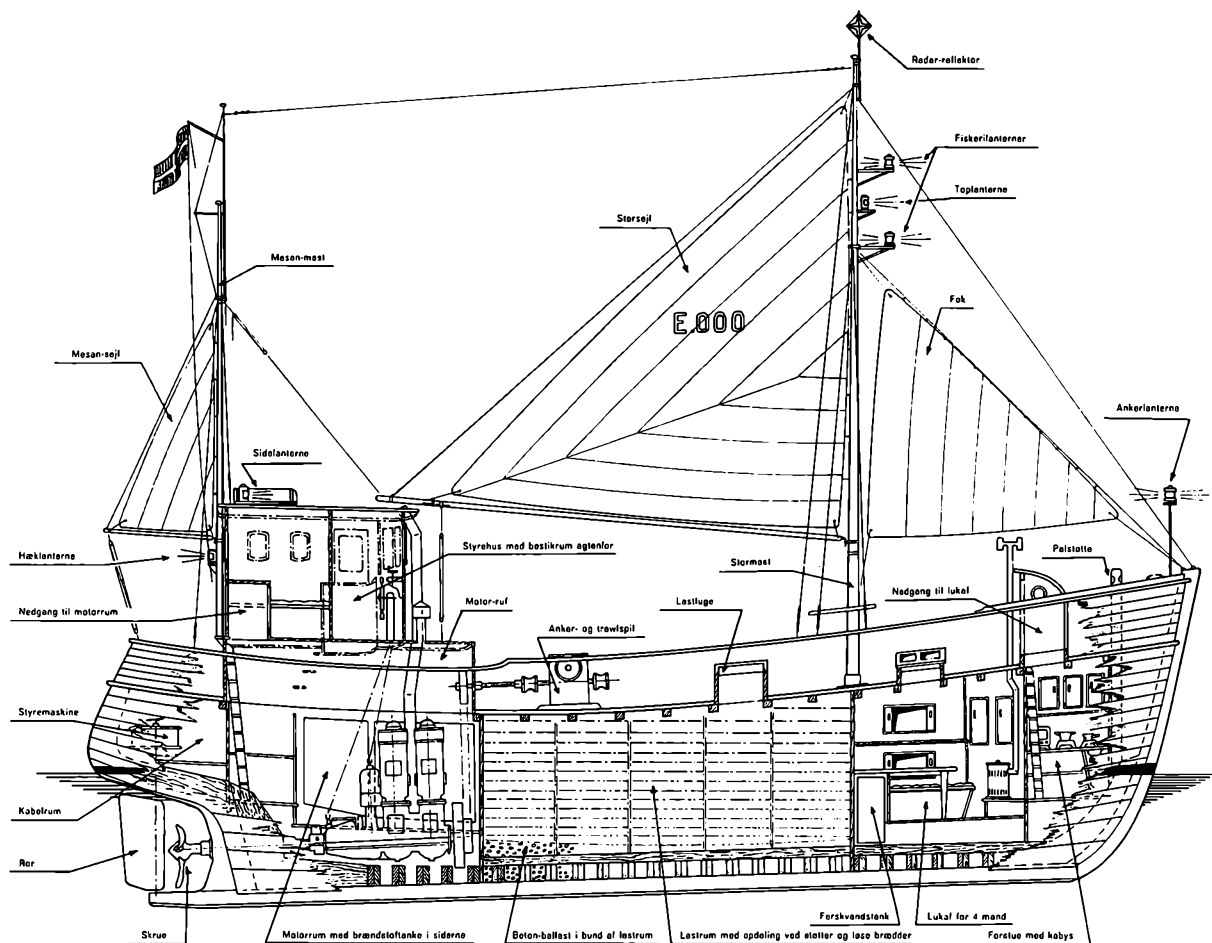
De typiske Esbjergkuttere er i dag på 40-50 tons og koster 600.000 kr. leveret fra værftet. De ejes fortsat af skipperne. Radar og decca har vundet indpas på de moderne kuttere. I jagten på fisken anvendes med stort held ekkolod og fiskelup. Flaskegassen betyder bedre muligheder for opvarmning og madlavning. Kutterne er i dag sjældent fuldt bemandede; det er almindeligt med tre mands besætning, og det sker, at en kutter står til havs med kun to trænedede fiskere om bord. De får en hård tørn, for på havet gælder ingen 40-timers uge. Fiskerne arbejder til de segner, eller til fisken er væk.

Fiskeriets økonomiske betydning

Fiskeriet skaber beskæftigelse for mange hænder. I afsnittet om industrien er omtalt »Hermetikfabrikken«, de to isværker, de tre sildeoliefabrikker, de 12 filetfabrikker og de 11 skibsværfter og bådebyggerier. Der er desuden 15 maskinfabrikker med direkte tilknytning til fiskeriet, 6 forretninger for installationer på kutterne og 12 for proviantering, 4 fiskepeditionsfirmaer, 9 tankbåde, 10 vodbinderier og 46 kølevogne til eksport af fersk, iset fisk. I årene 1948-58 stammede mellem en trediedel og halvdelen af de private erhvervs lønudbetalinger fra fiskeriet og de dertil knyttede erhverv; deres andel er vokset siden. Det er umuligt at give et præcist tal, fordi mange virksomheder arbejder for flere erhverv.

Snurrevod. Armlængde 25-30 m, sæk (pose) 15-20 m.





Tegning af moderne Esbjergkutter. Længde ca. 20 m.
(Skibsinspektør P. Skjølstrup Nielsen).

De enkelte fiskearter

Rødspætten har gennem 80 år været den vigtigste konsumfisk i Esbjerg. I 1946 blev der landet 12.070 tons til en værdi af 12,8 mill. kr. I de følgende år blev der fanget 10-15.000 tons til 11-30 mill. kr., i 1964 og 1965 omkring 40 mill. kr. 1966: 13.340 tons til 33,3 mill. kr. *Kullerfiskeriet* var svagt i mange år, men i 1964 blev der landet 67.800 tons til 13,8 mill. kr. og i de to næste år ca. 25.000 tons til ca. 6,6 mill. kr. *Torskefiskeriet* lå mellem 2.600 og 9.500 tons til værdier fra 1,4 til 8,7 mill. kr. Ligesom for de andre konsumfisk gælder det, at fiskeriet har

været godt i årene 1964-66: 15-16.000 tons til 17-18 mill. kr. Der er stigende fangster af tunger. Fiskeriet efter konsumfisk foregår som hidtil med snurrevod. Det gamle krog- og linefiskeri har fået en renæssance med fiskeriet efter sildehajer. Alle konsumfisk bliver slagtet og iset om bord, der landes ikke mere levende fisk.

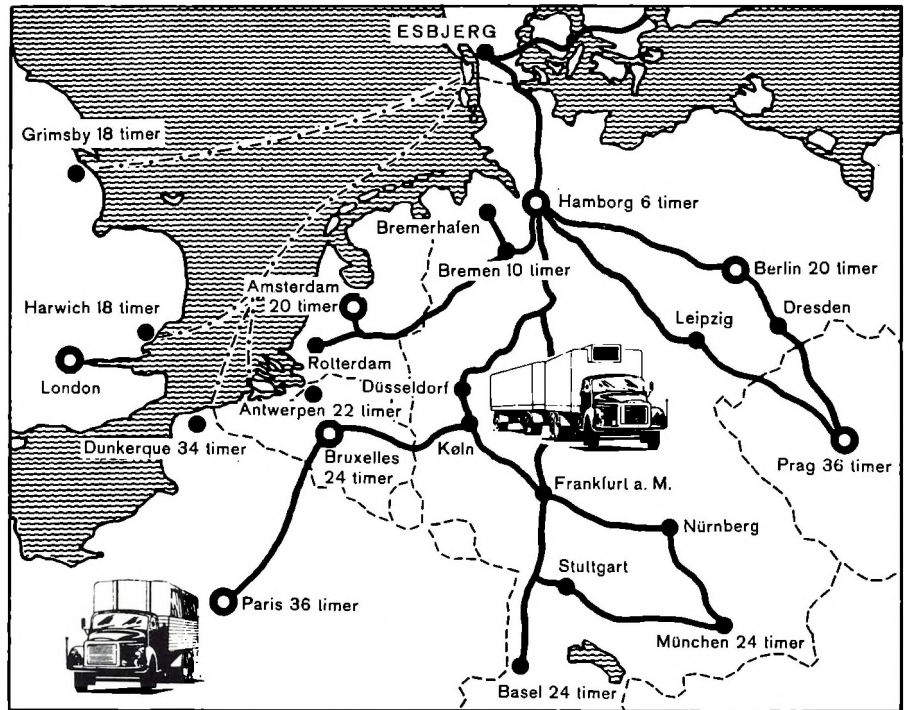
I 1945 blev Danmarks første specielle sildekutter »Peter Venø« søsat. Man regnede med at udnytte erfaringerne fra sildefiskeriet i 1937-38. Chr. Venø, Knud Schrøder og andre fiskeskippere fangede 1945-47 en del sild til konsum (saltsild), men fiskeriet var ikke indbringende, og fra 1948 blev så godt som alle sild afsat til fabrikkerne.

Til illustration af forholdet mellem konsumfiskeri og industrifiskeri anføres følgende tabel:

	Konsumfisk		Industrifisk	
	Vægt i tons	Værdi i mill. kr.	Vægt i tons	Værdi i mill. kr.
1951	19.980	21,7	31.480	6,6
1961	24.460	34,9	159.300	28,1
1965	33.000	64,3	251.200	61,4

Industrifiskeriet

Mens konsumfiskeriet præges af jævnt stigende fangster og udbytter, viser industrifiskeriet store udsving. Årene 1948-50 var kriseår for Esbjergs fiskere. Udbyttet sank fra 22 mill. kr. til 19-20 mill. kr. (udbyttet i 1943 og 1944 lå på 58-59 mill. kr.). Så kom den lille fisk med den store virkning. *Silden* var hidtil blevet fanget på *Fladengrund* 700 km nordvest for Esbjerg. I august 1950 skulle fiskeskipper *Karl Thrane* bruge nogle sild som agn til tunkroge; han kastede trawlet ud på *Blødengrund* 150 km vest for Esbjerg og opdagede, at stedet var overmåde rigt på sild. Næste år bekræftedes denne erfaring af andre fiskere. Sildene var ikke store, men de var bløde og fede og egnede sig derfor glimrende til olieproduktion. I 1951 og 1952 blev der med flydetrawl fanget 31-32.000 tons sild på *Blødengrund*. I 1953 begyndte fiskeriet efter sildearten *tobis*; fiskeriet finder især sted i månederne maj-juli og supplerer derved sildefiskeriet, som foregår fra januar til marts og fra juli til november. I 1956 blev der landet 68.950 tons sild og 65.000 tons tobis.



Fiskens veje med bil og båd fra Esbjerg 1967

Derefter fulgte nogle meget store fangster, især var 1958 og 1959 gode år med udbytter på 75,5 og 80,6 mill. kr., hvoraf industrifisken regnede sig for halvdelen. Dertil kom, at Esbjergkuttere landede fisk i England for ca. 5 mill. kr.

Peru presser priserne

I 1960 begyndte en ny krise for fiskeriet. Der blev kun landet fisk for 60,6 mill. kr., i England dog for 9,1 mill. kr. Verdensmarkedet var ved at være mættet med fiskemel. Det fjerne land Peru havde opbygget verdens største produktionsapparat og eksporterede enorme mængder af fiskemel: I 1958 106.000 tons, i 1959 ca. 300.000 tons, i 1960 ca. 530.000 tons ($\frac{1}{4}$ af verdensproduktionen!) og i 1961 ca. 770.000 tons. Prisen faldt på et år fra 1,40 kr. pr. kg til det halve; fiskeprisen på 25-26 øre pr. kg halveredes også. Lokalt pressesedes priserne af det usædvanligt

store tobisfiskeri i sommeren 1960. På højt internationalt plan gik man i gang med at regulere fiskemelsproduktionen, og det lykkedes at gøre den profitabel; forbruget er stigende.

Aktuelle problemer

Det sidste års tid har været vanskeligt for fiskerierhvervet. Efterårsstormene i 1966 tvang kutterne til at blive i havn alt for længe, og udbyttet har siden været utilfredsstillende, og det har under disse omstændigheder været svært at betale afdragene på de store investeringer i de seneste år. Fiskerne er ikke sikre på vejene ud af miseren. I perioder har de kunnet fastholde en maksimalpris på rødspætter, men det har altid været svært at få alle til at holde takten. Organisation ligger ikke for disse havets frie folk. En årsag til erhvervets krise er nok, at der er for mange fiskere. Heri ligner »havets husmænd« de rigtige husmænd i dagens landbrug. Fiskernes fagforening har rejst krav om garanteret løn, men kravet kan i et så konjunkturpræget erhverv ikke imødekommes uden støtte fra staten. Fiskeriet har ikke hidtil været statsstøttet og bliver det næppe foreløbig.

Esbjergfiskerne og Grønland

Esbjergfiskernes indsats på Grønland fortjener en særlig omtale. I 1936 udrustede Claus Sørensen »Arctic«-ekspeditionen til Vestgrønland; en lille flåde af kuttere fiskede ud for kysten, og fryseskibet »Arctic« nedfros fangsten. I 1948 oprettede Claus Sørensen »Det grønlandske Fiskerikompani« og sendte Danmarks eneste trawler, verdens første fabriks-trawler, den 287 tons store »Greenland« og nogle kuttere til Grønland. I Napassok ved Sukkertoppen anlagde kompaniet en filet- og rejefabrik og Grønlands fire første fryserier. I 1964 udvidede Claus Sørensen aktiviteten på Grønland sammen med sønnerne Tage Sørensen og Frede Sørensen. »Napassok Grønlandsk Fiskeri og Fryseindustri« er et helt moderne anlæg med fryseri, salteri og isværk. I Napassok er der opført boliger og et velfærdshus for de grønlandske arbejdere. Grønlandske rejer og torskefileter har siden 50'erne været en vare på verdensmarkedet. I 1948 afgik også »Venøflådens« 6 kuttere fra Esbjerg. Lederne af »A/S Grønlandsk Havfiskeri«, som eksisterede i tre år, var Chr. Venø, Knud Schrøder og *Caspar Myrup*. De gjorde forsøg med redskaber, som ikke tidligere var blevet anvendt deroppe: Snurrevod, trawl og flydetrawl, haj-

*Fiskernes organisationsledere i de senere år:
Fr. Lodberg Jensen,
formand for »Esbjerg
Fiskeriforening« 1955-59,
derefter for »Danmarks
Havfiskeriforening« og
Knud Schrøder, formand for
»Esbjerg Fiskeriforening«
siden 1959*



grejer, fiskeruser og bundgarn blev prøvet både på bankerne i Davisstrædet og indenskærs. Hvis resultaterne var tilfredsstillende, blev redskaber og metode efter aftale med »Den kgl. grønlandske Handel« demonstreret for de grønlandske fiskere. Selskabets hovedproduktion var saltet torsk. Bundgarnsfiskeriet har siden vundet stor udbredelse og giver nu grønlænderne en væsentlig indtægt.

Organisation og inspektion

»Esbjerg Fiskeriforening« har siden Jens Simon Christensens død i 1955 haft følgende formænd: Fiskeskipper Niels Thomsen var konstitueret i 1955 og 1959, Fr. Lodberg Jensen var formand 1956-59, og Knud Schrøder er formand siden 1959. Foreningen har i dag ca. 1400 medlemmer, som alle er gruppelevsfor sikrede. Efter 16 år som formand for »Vestjysk Fiskeriforening« trak Laur. Thygesen sig tilbage i 1959 og efterfulgtes af Fr. Lodberg Jensen. I 1966 skiftede foreningen navn til »Danmarks Havfiskeriforening«.

Fiskerikontrollen (-inspektionen) er af voksende betydning. Den fører tilsyn med, at fiskerilovgivningen overholdes, at mindstemål og kvalitetskrav respekteres og m. m. Statistik over landet, solgt og eksporteret fisk tilvejebringes af kontrollen. I mange år ledede overfiskeribetjent *Axel Jensen* dette arbejde i Esbjerg, som hørte under fiskerikontrollen i Nyborg. I 1950 udnævntes *Kaj Bøhne* til fiskerikontrol (nu: fiskeriinspektør) for Fyn og det sydlige Jylland med station i Esbjerg.

Danmarks vigtigste fiskerihavn

Til sidst nogle oplysninger om, hvordan Esbjergfiskeriet er placeret i den større sammenhæng. Af Danmarks ca. 13.000 fiskere var i 1966 1920 (14 pct.) hjemmehørende i Esbjerg. I 1930 og 1941 var de tilsvarende procentsatser 9 og 12. Esbjergkutterne har med hensyn til tonnage såvel som værdi i mange årtier udgjort ca. 25 pct. af den danske fiskerflåde. I 1941 fandt 17 pct. af alle landinger i Danmark sted i Esbjerg, værdien udgjorde 27 pct. I 1951 var de tilsvarende tal 20 pct. og 16 pct., men fra 1961 var fremgangen klar: 30 pct. af landingerne, 1965: 36 pct., mens værdien steg til 18 pct. og 22 pct. At mængden er blevet procentuelt fordoblet, værdien reduceret siden 1941, skyldes den billige industrifisk.

CLAUS SØRENSEN

I 1914 forlod Ditlev Lauritzen Esbjerg. Tre år tidligere havde en ung fisker ved navn Claus Sørensen slået sig ned i byen. Hvis en af Esbjergs mange dygtige forretningsfolk kan kaldes Lauritzens arvtager, må det være »Store Claus«. Hør blot her om hans livs eventyr.

Claus Sørensen blev født i 1888 på en gård på øen Langli i Ho bugt. Hjemme lærte han jagt og fiskeri, en tid tjente han på en gård i Sønderjylland, og 1905-06 fiskede han fra Esbjerg med sin broder Søren Peter Sørensens smakke. Så rejste han til USA, og på Stillehavskysten var han sammen med brødrene Mads og Ole Sørensen beskæftiget med skovhugst og laksefiskeri. Via Japan vendte han hjem til Danmark, og fra 1911 var han fiskeskipper i Esbjerg. Altid parat til at vove noget, altid med på de nyeste metoder, den sidste teknik. Når en af hans kuttere ikke mere var helt moderne, solgte han den og købte den bedste, der kunne fås.

Krigsårene var vanskelige for Esbjergs fiskere, og for Claus Sørensen vedkommende stødte sygdom til. I 1916 lagde han op som skipper og blev kutterreder. Fra 1918 finder vi ham som bjærgningsentreprenør. Han byggede i 1923 Esbjergs første bjærgningsskib. Året efter solgte han det til »Em. Z. Svitzer« i København, og han har siden været selskabets inspektør for Vestkysten, efter krigen tillige partner i selskabets fartøjer på Vestkysten.



Claus Sørensen

Det næste kapitel i Claus Sørensens liv har overskriften »Is«. I 1918 var John M. Larsen begyndt at producere krystalis til kutterne i Esbjerg, Lemvig og Skagen. I 1926 solgte han »Skagen Isværk« til Claus Sørensen m. fl., som i 1935 købte »Vestjydsk Krystal-Isværk« og tre år senere »De forenede Isværker (Premier Is)«. I 1966 solgte Larsens arvinger Premierfabrikken i Glostrup til Claus Sørensen, som herefter kontrollerer en trediedel af den danske konsumisproduktion. I årene 1930-67 grundlagde han isværker i Thyborøn, Hirtshals, Frederikshavn, Thorsminde, Rømmø og Hansholm, de fleste steder tillige fryse- og kølehuse.

Det er allerede nævnt, at Claus Sørensen som formand for »Vestjysk Fiskeriforening« 1936-43 gennemførte en storstilet fornyelse af fiskerflåden. I 1939 realiserede han sin opfindelse: Et spil til ophaling og udsætning af både fra åben strand. Spillet har været til stor hjælp for vore kystfiskere. »Dana Rescuer« hedder den verdenskendte redningsbåd, som Claus Sørensen opfandt i 1955. »Vestjysk Sildeolieindustri« (1952), Stålskibsværftet (1957) og gummibådsfabrikken (1960) er omtalt.

Claus Sørensen har den ægte forretningsmands blik for uudnyttede muligheder. Et af de seneste eksempler er oprettelsen af »I/S Vestjysk Industrihusudlejning«, der udlejer den nu standsede oliemølle og et par pakhuse til industriforetagender. Det er ikke for ingenting, man kalder ham »Vestkystens høvding«. Han har været medlem af Fiskerirådet, Fiskerikommissionen, Grønlandskommissionen af 1948 og Hanstholmudvalget af 1956 og desuden medredaktør af flere fiskeripublikationer. Han har i alle sine gøremål ikke glemt at føre en kutter: I 1949, da vikingeskibet »Hugin« stævnedes mod England, var det Claus Sørensen, der var lods. Der skal endnu mindes om, at Claus Sørensen allerede i 1920'erne startede Esbjergfiskeri under Island, at han i 1937-38 stod for forsøget med trawlfiskeri efter sild i Nordsøen, og at han med »Det grønlandske Fiskerikompagni« fra 1948 og »Napassok Grønlandsk Fiskeri og Fryseindustri« fra 1964 har været med til at udvikle Grønlands erhvervsliv.

Den store, kraftige mand kan virke tung, men han iagttager og lytter vågent, og når han har taget sin beslutning, handler han med en kraft, der kan tage vejret fra sartere sjæle. Han er stadig med i det daglige arbejde,

ofte i samarbejde med sønnerne Tage Sørensen og Frede Sørensen. Et langt og virksomt liv er blevet belønnet med rigdom og ære: I 1943 ridder af Dannebrog, i 1958 »Dansk Arbejde«s initiativdiplom, i 1959 Esbjerg bys ærespris. Æresmedlem af »Dansk Jagtforening«, »Esbjerg Fiskeriforening« og »Danmarks Havfiskeriforening« og i 1965 æresborger i Esbjergs grønlandske venskabsby Napassok. I det forår, hvor havnen fylder 100 år, runder Claus Sørensen de 80, stadig aktiv og fuld af ideer, der skal prøves. Måtte Esbjerg aldrig savne mænd af hans format.

Status

Esbjerg havn
skabte fremgang for
hele Vestjylland

»Rask må det gå« er Esbjergs motto, og rask er det gået i de 100 år. Hvor der i 1868 lå et par gårde og huse på den forblæste kyst, breder sig nu en by, som incl. nabokommuner tæller ca. 75.000 indbyggere. Esbjerg tegner sig for op mod halvdelen af Danmarks søværts landbrugseksport, 36 pct. af de danske fiskefangster landes i Esbjerg, og de på skibsfart og fiskeri baserede erhverv giver arbejde til mange tusinde hænder. I produktionen af is, sildeolie/sildemel og tovværk indtager Esbjerg den førende stilling i landet.

Men Esbjerg havns største og hidtil ikke tilstrækkeligt anerkendte indsats er, at den vendte Vestjyllands tilbagegang gennem mange år til fremgang befolkningsmæssigt og økonomisk. I 1870 havde Danmark 1.784.700 indbyggere, i 1960 4.585.300. (Sønderjylland bidrog i 1920 med 163.620). Befolkningen er vokset i alle dele af Danmark, men fremgangen har været så ujævn, at forholdet mellem landsdelene er blevet ændret. Befolkningen i Vestjylland voksede i dette tidsrum fra 141.500 til 390.800; dermed var områdets andel af Danmarks befolkning steget fra 7,9 pct. til 8,9 pct. En fremgang på 1 pct. lyder ikke imponerende, men kendsgerningen er, at Vestjylland og Nordøstsjælland er de eneste landsdele, som viser fremgang. Alle andre landsdele havde i 1960 en mindre del af befolkningen end i 1870. Tilbagegangen udgør for Østjylland 1,1 pct., Nordjylland 2,9 pct., Fyn 3,8 pct. og øerne i øvrigt 9,1 pct., i alt 16,9 pct. Heraf har Nordøstsjælland (Hovedstaden samt København, Roskilde og Frederiksborg amter) som en kæmpemagnet suget 15,9 pct. til sig: området talte i 1870 367.293 indbyggere (20,6 pct. af befolkningen), i 1960 1.593.805 (36,5 pct. af befolkningen).

Befolkningshistorikeren *Aksel Lassen*, som har tilvejebragt disse tal i sit værk »Fald og Fremgang. Træk af befolkningsudviklingen i Danmark

1645-1960«, forklarer Vestjyllands bemærkelsesværdige fremgang med anlægget af Esbjerg havn og tilhørende jernbaner. Indvandringen af sønderjyder efter 1864 (især til Ribe amt) og hedeopdyrkningen efter 1866 (især i Ringkøbing amt) har også haft stor betydning, men det var Esbjerg havn, som skabte flest nye virksomheder og dermed bragte folketallet til at stige i hele Vestjylland. Derfor tør havnen kaldes det mest vellykkede eksempel på egnsudvikling i Danmarks nyere historie.

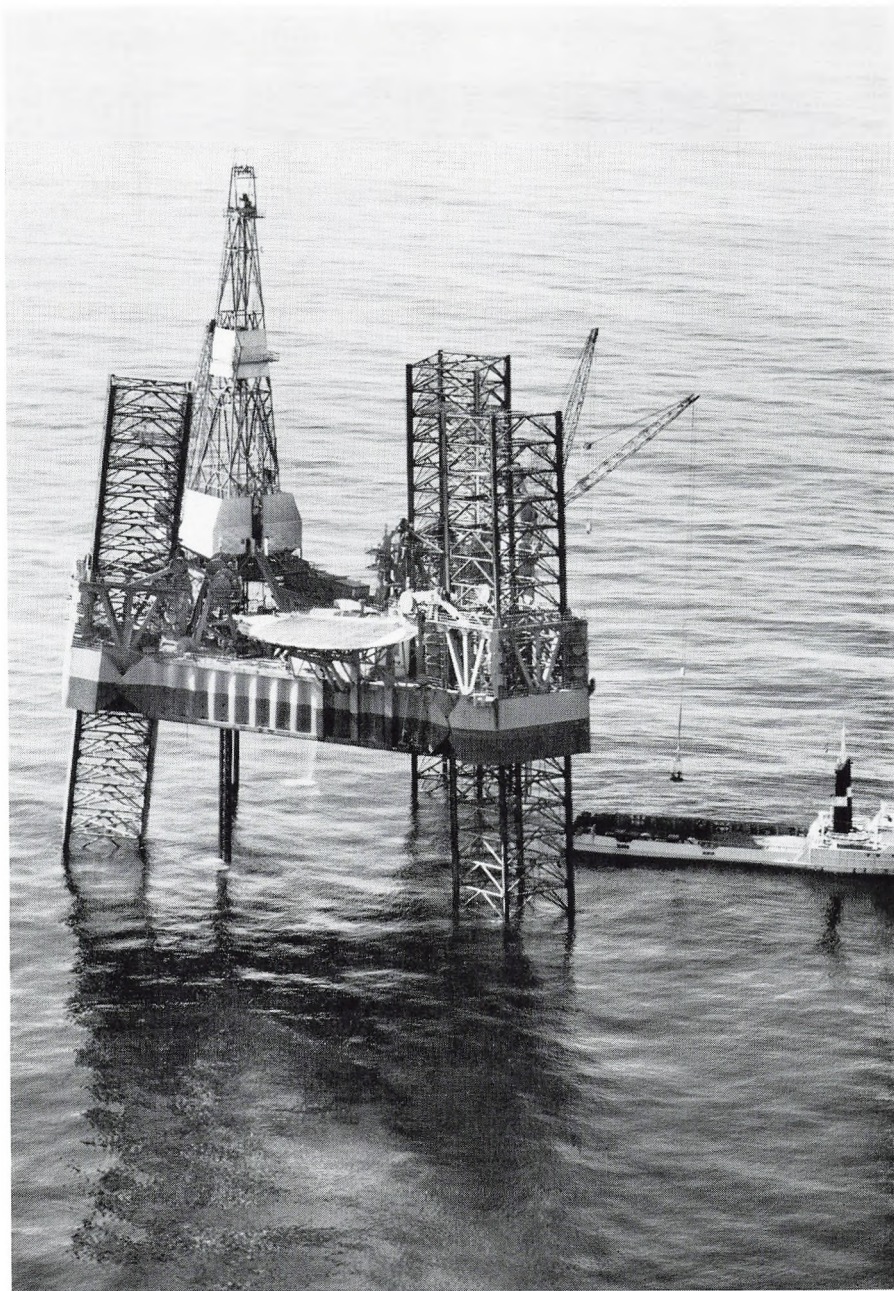
For samfundet betød Esbjerg havn, at der endelig blev åbnet en *dansk* port mod vest, mod handelens veje på de store have, mod de nye økonomiske centre i Vesteuropa og Amerika. Og porten mod vest har et vældigt fortrin frem for Danmarks andre havne: Den fryser aldrig til. Den valuta-skabende eksport kan altid afskibes, livsvigtig import altid modtages i havnen ved Grådyb.

Fremtiden

Og nu fremtiden! Ude i Nordsøen, ca. 200 km vest for Esbjerg, står en mærkelig ø på tre ben. Den er beboet af et halvt hundrede mennesker og tusind fugle. Boreplatformen »Maersk Explorer« tilhører »Dansk Undergrunds Consortium«, som består af gigantfirmaerne »A. P. Møller«, »Gulf« og »Shell«. I efteråret 1966 foretog »Glomar IV« prøveboringer i området, og i slutningen af juli 1967 ankom fra USA »Maersk Explorer«, verdens største boreplatform. Håbet om at finde olie eller gas på dansk søterritorium har den baggrund, at der 70-100 km øst for Englands kyst er fundet rige forekomster af gas, og at lejet ved Groningen i Holland er et af de største i verden.

Esbjerg er basishavn for borerne. To forsyningskibe, »Maersk Supplier« og »Maersk Feeder«, sejler i rutefart med mennesker, proviant og redskaber, mens hurtig betjening varetages af en helikopter fra Esbjerg lufthavn. Det betyder omsætning for byens forretninger og øget beskæftigelse — omkring halvdelen af arbejderne på boreplatformen er fra Esbjerg. Hvis der findes gas eller olie i tilstrækkelige mængder, vil brændstoffet gennem rørledninger blive ført til Esbjerg og derfra fordelt til fabrikker og forbrugere i hele Danmark og måske nabolandene. Så får Esbjerg også en fremtid som Danmarks olieby.

*»Maersk Explorer«.
Boreplattformens ben er
110 m lange,
skroget kan flyde under
transport, og når der
skal arbejdes, bliver det
hævet over bølgehøjde.
Boretårnet er 45 m højt
og kan løfte 565 tons.
»Tallerkenen« på
forsiden er landingsplads
for helikoptere.
T. h. ses et forsyningskib.*





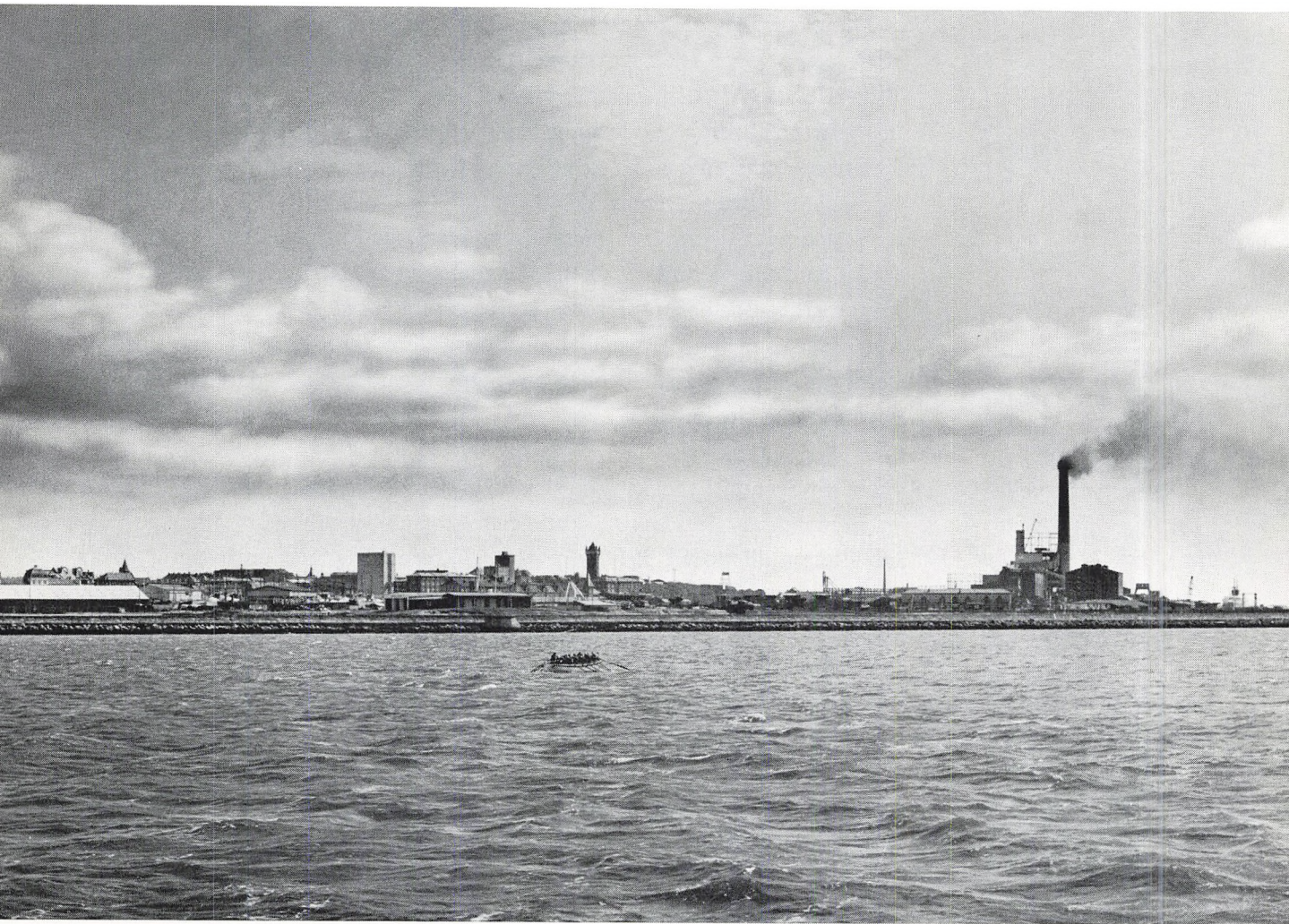
Havnens østlige del i sommeren 1967. I forgrunden containerskibet »Somerset« og nordre mole med Fanøfærgens leje. T. v. færgehavnen med lystbåde. Ved nordre dokkaj ses »Valsemøllen« og dens melsilo, »E & C«s pakhus og silo samt toldboden. På bakken ligger havnekontoret, vandtårnet og kunstpavillonen. Ved østre dokkaj DFDS's pakhus og terminal. »Winston Churchill« og »England« ligger ved Englands kajen. Ved Frankrigskajen »Agricold« og på den anden side af østre forhavn »Vestkraft«.

Det overvejes for tiden at flytte »Den kgl. grønlandske Handel« fra København, og forskellige havnebyer har meldt sig som interesserede. Bliver Esbjerg den foretrukne, vil det betyde en væsentlig forøgelse af havnens omsætning. Beliggenheden kan ikke være bedre, og Esbjergs fiskere og forretningsfolk har allerede knyttet stærke bånd mellem deres by og det nordligste Danmark.

Vesteuropas deling i to markedsområder i de senere år har været til fordel for Esbjerg, fordi Danmarks handel med England er steget kraftigt. Hvis markederne engang forenes, bliver det for Esbjerg, ja for hele landet, afgørende, om handelen med England og de oversøiske lande kan fastholdes på danske hænder, eller om Hamburg igen skal dominere Danmarks vestvendte handel.

Esbjerg er beredt!

Efter sin dynamiske vækst i de sidste 10-12 år står havnen godt rustet til ny fremgang. *Fiskerihavnen* skulle være stor nok for flere år og har gode udvidelsesmuligheder. *Erbvervsvirksomhederne* har ved omflytning og regulering fået mere plads og bedre tilkørselsforhold. På ønskesedlen står en egentlig *containerterminal* med specialkran, broklap og et tilhørende areal på ca. 75.000 m², en nødvendig forudsætning for, at havnen kan spille den rolle i føderutesystemerne til de store containerhavne, som dens beliggenhed gør den egnet til. Den seneste udvikling kunne tyde på, at Esbjerg havn har særlige muligheder på dette område. Af største betydning for skibsfarten med store skibe er det, at havnen er ved at få en dybvandskaj med ca. 12 m vanddybde. Den bliver dyr: Foruden anlæg af selve kajen kræves der uddybning af sejlrende og havneløb og vedligeholdelse af den nye vanddybde. Men bevillingen er givet, og dens størrelse viser, at lovgivningsmagten regner med, at Esbjerg havn har en stor fremtid for sig.



Havnen set fra Fanøfærgeren

TABELLER

SKIBSFARTEN PÅ ESBJERG

	År ¹⁾	Antal indgåede skibe	Tonnage NRT	År	Antal indgåede skibe	Tonnage NRT
<i>Kilder:</i>	1874 ²⁾	161	11.340	1935	989	931.300
1874-99: Alkærsig I. A.s kilde var Esbjerg toldkammer, som også leverede oplysninger til Statistisk Departement. Dettens publikationer stemmer overens med A., men oplyser ikke så meget om Esbjerg.	79	152	28.750	36	1035	991.900
1900-20: Statistisk Tabelværk, V. D., Danmarks Skibe og Skibsfart.	84	187	56.580	37	974	938.100
1921 ff: Statistiske Meddelelser, 4. rk., Danmarks Skibe og Skibsfart.	89	411	124.000	38	987	998.500
	94	558	131.500	39	796	739.100
	99	748	253.500	40	215	144.800
	1900 ³⁾	638	253.700	41	148	100.700
	01	595	243.500	42	164	118.200
	02	627	258.800	43	142	70.600
	03	730	278.600	44	70	45.900
<i>Ann.:</i>	04	754	318.500	45	87	10.300
¹⁾ Kalenderår.	05	687	303.100	46	443	433.200
²⁾ Tallene 1874-99 gælder kun skibe fra udlandet.	06	721	327.200	47	660	689.600
³⁾ Fra og med 1900 dækker tallene den totale skibsfart.	07	759	336.800	48	584	591.200
⁴⁾ Mens teksten fra og med 1920 kun omtaler lastede skibe, inklu- deres her ledige skibe.	08	768	357.000	49	742	716.800
	09	815	383.200	50	802	894.200
	10	838	360.300	51	920	852.700
	13	853	385.100	52	952	927.100
	15	232	102.800	53	1093	934.000
	16	138	59.600	54	1258	1.079.300
	17	38	14.500	55	1280	1.096.100
	18	16	5.000	56	1465	1.100.800
	19	559	89.500	57	1330	997.800
	20 ⁴⁾	595	232.800	58	1558	1.072.700
	21	777	482.400	59	1743	1.200.000
	22	860	532.800	60	1822	1.280.000
	23	973	639.300	61	1687	1.348.200
	24	1009	737.300	62	1773	1.296.400
	25	1027	753.700	63	2107	1.399.100
	26	958	803.600	64	1770	1.505.100
	27	983	794.100	65	1796	1.695.300
	28	1018	793.500	66	1775	1.715.800
	29	1149	913.100			
	32	1293	1.025.100			
	33	1249	1.000.400			
	34	1012	928.600			

EKSPORT¹⁾ OVER ESBJERG HAVN

År ²⁾	Ialt tons	Hornkvæg stk.	Svin stk.	Kød og flæsk tons	Smør tons	Æg tons	Fisk og fiskevarer ³⁾ tons
<i>Kilder:</i>	1874	527					
<i>Første kolonne:</i> Se skibsfartsstatistikken. <i>Landbrugseksporten:</i> 1875-1904: Alkærsig I. 1905-15: Statistisk Tabelværk, V. D., Danmarks Vareindførsel og -udførsel. 1931-55: Esbjerg toldkammers statistik, bevaret på havnekontoret. 1956-61: Samme trykt i de lokale aviser omkring nytår. 1962-66: Københavns havns statistik og oplysning fra Danmarks Statistik. <i>Fiskeeksporten:</i> 1876-1904: Alkærsig I. 1905-40: Fiskeriberetningen. 1941-50: Esbjerg fiskerinspektørs protokoller. 1951-65: Fiskeriberetningen.							
<i>Anm.:</i>	87						
¹⁾ 1874-1904 varer indskibet til udlandet. 1905-66 varer indskibet til ind- og udland. Da varebevægelsen mellem Esbjerg havn og andre danske havne altid har været ubetydelig, anvendes betegnelsen eksport.	88						
²⁾ Første og sidste kolonne omfatter kalenderår, de øvrige finansår; til kalenderår 1950 svarer finansår 1950-51.	89	71.980					
³⁾ Se importtabellen, anm. 3).	90						
⁴⁾ Excl. landinger direkte i fremmede havne, incl. eksport med jernbane og bil.	91						
	92						
	93						
	94	58.150					
	95						
	96						
	97						
	98						
	99	113.200					
	1900	118.430					
	01	122.910					
	02	132.440					
	03	143.800					
	04	157.420					
	05	151.620					
	06	145.210					
	07	157.130					
	08	176.030					
	09	166.110 ³⁾					
	10	159.240					
	11						
	12						
	13	181.830					
	14		16.530	0	79.390	13.100	8.760
	15	15.440	0	0	8.770	4.960	1.740
	16	16.590					
	17	1.118					
	18	104					
	19	25.900					
	20	117.230					8.628

EKSPORT *fortsat*

År	Ialt tons	Levende dyr <i>Heste, hornkvæg, svin, får</i>	Kød og flæsk tons	Smør tons	Æg tons	Fisk og fiskevarer tons
1921	160.100					14.830
22	196.000					10.370
23	275.900					16.730
24	266.500					18.080
25	252.900					20.560
26	252.100					23.220
27	303.000					23.350
28	314.200					27.170
29	320.100					24.280
30	355.100					26.580
31		15.760	262.400	77.500	33.330	24.950
32	454.800	24.600	239.300	79.140	27.170	24.970
33	369.200	13.450	174.700	75.730	34.160	26.130
34	320.800	8.432	153.600	68.800	33.850	26.800
35	306.600	14.620	138.300	63.240	40.080	21.850
36	304.500	16.170	122.100	63.380	43.390	21.160
37	329.100	20.040	120.100	64.300	51.770	23.020
38	308.900	13.780	132.600	69.060	48.250	
39	265.800	4.360	118.800	56.650	44.650	
40	85.880	22.770	24.590	19.330	816	28.580
41	34.390		485	8.480		38.860
42	4.580		122	5.440		45.310
43	14.680		32	9.350		57.920
44	9.250		28	7.750		41.250
45	5.220	8.260	2.098	4.000	533	14.010
46	96.710	39.440	20.270	29.820	6.160	37.730
47	153.200	61.440	35.240	27.920	8.350	39.610
48	124.000	21.240	12.000	38.200	9.960	40.650
49	203.500	6.900	24.970	44.430	17.810	30.210
50	199.800	19.710	37.900	54.430	17.800	39.150
51	196.200	4.617	42.680	35.230	15.010	42.320
52	286.800	16.280	53.730	37.700	16.260	53.440
		Hornkvæg				
53	343.000	18.800	89.300	45.700	18.200	71.100
54	278.000	16.000	107.600	44.800	19.800	45.300
55	290.100	33.600	106.600	41.500	12.500	52.100
56	298.900	7.000	144.200	38.800	4.500	56.200
57	338.100	15.000	102.200	39.800	2.100	59.700
58	394.800	22.000	115.300	46.100	2.800	71.500
59	442.100	28.200	133.000	49.300	1.300	86.600
60	423.000	17.500	158.000	48.400	5.100	67.200
61	425.900	6.000	163.000	48.700	2.150	74.000
62	506.900		193.000		71.400	
63	489.600		187.200		81.200	85.200
64	460.000		170.700		69.600	82.000
65	543.700		190.000		75.600	83.700
66	530.900		206.000		76.500	

IMPORT¹⁾ OVER ESBJERG HAVN

	År ²⁾	Ialt tons	Fast brændsel tons	Korn og korn- varer tons	Foderstoffer tons	Gødnings- stoffer tons	Tømmer og træ kb/od
<i>Kilder:</i>	1874	10.590					
<i>Første kolonne:</i> Se skibsfartsstati- stikken. <i>Øvrige kolonner:</i> 1875-99: Alkærsig I. 1900-15: Statistisk Tabelværk, V. D., Danmarks Vare- indførsel og -udførsel. Dog 1902 og 1904, gødning og tømmer/træ:	75		3.580				291.040
	76				19		
Alkærsig. 1916-21: Ingen statistik tilgængelig. 1922-66: Statistiske Meddelelser, 4. rk., Danmarks Skibe og Skibsfart. Foderstofimporten 1964-66 er oplyst af Danmarks Sta- tistik.	77				9		
	78		4.250		67	406	172.860
	79	7.080					
	80						
	81		8.660			85	162.880
	82						
	83				2		
	84	10.240 ³⁾	9.180			676	164.180
<i>Anm.:</i>	85						
1) 1874-99 varer udskibet fra udlan- det. 1900-66 varer udskibet fra ind- og udland, se anm. 1) under eksporttabellen.	86						
	87		12.200			1.210	227.810
	88				152		
2) Første kolonne omfatter kalen- derår, de øvrige finansår.	89	26.630					
	90		12.970			4.010	344.144
3) Summen af importerede hoved- varer er i 1884 og 1899-1915 til- syneladende større end totalim- porten. Forklaringen er, at total- importen kun omfatter de pr. skib tilførte varer; betydelige mængder af kul o. a. varer ankom pr. jernbane og blev fortoldet i Esbjerg.	91						
	92				460		
	93		27.880		533	6.200	601.670
	94	48.430					
	95						
	96		47.620	11.600		7.030	1.070.820
	97						
	98						
	99	92.600 ³⁾	70.830	21.920		10.350	430.820
	1900	87.270	80.870	23.350	11.100		
	01	74.980	71.500	23.100	15.060		
	02	78.290	75.300	30.420	18.230	11.150	96.820
	03	75.180	82.490	32.290	24.200		
	04	109.270	88.240	46.150	28.830	9.570	183.040
	05	100.160	89.100	40.180	35.270		
							Flydende brænd- sel tons
	06	99.980	93.700	44.900	21.600		252
	07	120.470	109.900	39.400	32.300		202
	08	193.110	111.700	34.400	40.000		71
	09	129.690	118.600	46.400	45.300		59
	10	124.280	110.800	43.500	41.700	14.100	413
	11		133.300	43.800	47.500	21.800	406
	13	161.870					
	14		127.400	29.100	36.200	24.600	350
	15	93.590	118.900	33.100	50.500	24.900	132
	16	58.530					
	17	13.490					
	18	3.680					
	19	47.030					
	20	84.540					

IMPORT *fortsat*

År	Ialt tons	Fast brændsel tons	Korn og korn- vare tons	Foderstoffer tons	Gødnings- stoffer tons	Flydende brændsel tons
1921	186.000					
22	329.800	167.800	29.700	68.300	18.700	
23	330.600	142.700	56.400	49.600	20.400	
24	415.800	177.000	62.300	81.300	29.800	
25	348.900	129.600	55.800	80.900	30.900	
26	356.700	128.900	46.800	83.600	29.600	
27	360.600	129.000	66.000	73.600	24.400	
28	393.400	134.500	63.800	95.700	25.900	
29	506.200	203.500	47.000	111.000	42.100	
30	481.400	159.100	85.700	74.800	39.900	
32	434.000	146.400	89.300	65.200	27.700	
33	389.800	131.900	67.300	47.200	21.900	
34	392.100	152.200	55.300	47.200	27.400	
35	364.300	144.600	48.100	61.900	21.800	
36	434.000	176.400	49.500	83.600	17.900	
37	378.700	155.800	42.900	79.200	20.900	
38	384.700	136.200	43.200	80.200	33.100	31.000
39	329.700	150.000	14.200	71.200	19.500	
40	198.100	120.300	13.200	17.800	25.100	
41	166.100	140.200			21.400	
42	274.400	234.000			28.600	
43	157.400	56.600			23.600	
44	104.900	51.200			19.300	
45	5.600	1.000		1.300	3.100	
46	148.300	84.700	1.200	13.000	22.400	15.000
47	341.200	199.300	5.300	32.000	46.200	28.400
48	239.700	119.600	6.800	22.100	26.600	40.600
49	341.300	158.200	23.200	48.100	39.900	46.000
50	392.600	184.600	15.000	60.900	42.000	53.900
51	365.300	175.600	7.700	38.500	41.900	67.200
52	448.700	205.500	17.000	37.700	57.600	87.200
53	492.900	226.700	12.100	65.800	63.300	89.600
54	625.000	219.600	99.200	94.200	70.600	98.000
55	686.000	301.700	82.800	65.700	56.000	125.700
56	751.100	250.300	107.200	90.000	75.800	175.000
57	572.800	144.700	57.600	73.200	53.600	172.800
58	552.900	94.500	86.900	58.600	53.300	196.500
59	693.200	133.700	137.900	104.200	50.200	198.100
60	769.900	173.000	123.700	99.300	65.200	223.800
61	756.000	175.900	92.300	85.400	73.600	242.300
62	852.200	204.500	108.500	86.800	79.400	289.600
63	1.059.000	272.100	108.500	138.600	111.600	299.000
64	962.000	187.400	121.500	104.000	72.200	328.900
65	1.011.500	215.800	97.000	111.400	69.200	358.400
66	1.088.500	270.700	109.600	106.500	74.100	382.700

LANDINGER AF FISK I ESBJERG

År)	TOTAL		RØDSPÆTTER		KULLER		TORSK		SILD	
	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.
1881	90	20								
82	142	47								
83	118	26								
84	267	37								
85	266	31								
86	275	37								
87	395	47								
88	263	35								
89	994	114								
90	1.314	136								
91	1.203	125	461	37	676	80	66	6,79		
92	1.750	167	942	71	687	84	121	11,00		
93	2.321	196	1.437	98	767	87	115	0,78		
94	1.244	192	1.154	102	794	81	64	0,12		
95	686	88	586	73	98	12	5,7	0,67		
96	1.305	146	1.241	133	63	13	0,8	0,16		
97	1.484	194	1.455	188	28	5,4	0,1	0,01		
98	1.060	205	1.058	199	1,3	0,2				
99	2.080	342	2.004	323						
1900	2.397	462	2.222	439						
01	2.601	523	2.539	497	18	5,3				
02	4.269	745	4.239	732	4,5	1,5	0,4	0,07		
03	2.441	640	2.340	609	34	8,6	3,8	0,38		
04	3.697	829	3.426	787	42	13	1,7	0,34		
05	4.147	988	3.880	933	102	30	11	2,06		
06	3.501	1.033	2.979	875	203	71	11	2,70		
07	5.080	1.375	4.428	1.188	773	142	37	3,73		
08	3.658	1.174	2.995	902	1.161	202	78	7,48		
09	4.330	1.136	3.676	923	505	164	87	18		
10	5.479	1.298	5.035	1.150	373	132	41	7,91		
11	5.849	1.266	5.038	1.106	336	126	32	5,69		
12	9.162	1.653	8.215	1.523	224	87	39	5,47		
13	8.546	1.799	7.862	1.647	155	73	77	15		
14	5.242	1.319	4.807	1.163	145	67	95	19		
15	11.150	3.958	9.636	3.421	581	249	515	70		
16	22.150	12.270	5.587	2.925	15.560	9.049	132	52		
17	6.845	3.461	1.814	650	4.791	2.763	14	6,83		
18	7.315	4.092	2.807	1.469	3.771	2.217	566	357		
19	18.922	8.414	4.940	3.629	13.670	4.648	226	105		
20	7.276	4.127	3.472	2.809	3.198	1.108	456	159		
21	7.038	2.742	1.388	974	5.355	1.692	113	33		
22	5.526	2.737	2.572	1.596	2.660	1.072	152	38		
23	10.860	6.008	3.497	2.611	6.678	3.170	360	97		
24	12.180	9.020	3.831	3.442	6.805	4.928	642	252		
25	15.450	8.537	9.129	5.462	4.940	2.450	708	209		
26	15.930	7.185	9.825	4.660	4.807	2.038	900	225		
27	16.050	6.040	7.219	3.045	6.540	2.273	1.778	413		

LANDINGER AF FISK *fortsat*

År	TOTAL		R ØDSPÆTTER		KULLER		TORSK		SILD	
	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.	tons	1000 kr.
1928	17.180	7.131	12.740	5.401	2.867	1.070	1.046	359		
29	19.190	7.597	16.190	6.248	1.746	807	632	210		
30	20.710	8.731	15.930	7.004	2.912	910	1.201	319		
31	17.470	6.482	11.150	5.524	3.768	1.033	1.642	401		
32	18.120	6.738	11.870	4.946	2.786	851	2.263	486		
33	19.140	7.870	12.400	5.809	2.393	593	3.319	903		
34	17.000	8.005	12.410	6.129	1.576	572	1.992	632		
35	12.620	7.730	9.668	6.232	840	394	890	328		
36	11.940	8.003	8.707	6.341	973	470	789	280		
37	12.130	7.540	7.020	5.826	1.308	416	1.364	405		
38	12.450	8.585	9.702	7.291	663	224	879	269		
39	13.310	7.734	9.996	6.327	182	73	1.871	615		
40	15.870	10.180	14.300	9.209	26	30	1.148	679		
41	27.190	29.170	23.400	25.720	437	621	2.407	1.916		
42	35.720	47.290	30.350	42.450	391	595	4.217	3.293		
43	53.380	58.480	46.240	53.190	598	887	5.850	3.727		
44	38.700	58.910	27.590	46.280	5.375	8.470	5.013	3.249		
45	18.260	16.770	13.930	14.490	531	297	2.397	1.030	1.038	679
46	26.610	22.310	12.070	12.800	2.852	1.726	6.684	3.606	2.736	1.696
47	26.070	22.680	9.715	11.670	737	489	8.864	5.048	3.379	1.644
48	20.000	18.980	9.601	11.580	1.093	833	4.100	2.693	1.475	800
49	18.480	18.310	10.440	13.120	163	140	2.706	1.580	501	203
50	23.910	20.710	12.500	14.590	232	206	2.931	1.374	475	219
51	51.930	28.560	11.350	13.740	39	36	2.641	1.816	2.137	847
52	53.200	26.940	12.710	13.740	66	66	4.091	2.446	1.107	486
53	74.950	31.250	11.740	12.990	22	15	3.711	2.228	973	550
54	94.240	36.980	11.490	14.920	18	15	3.758	2.440	328	178
55	120.400	46.750	9.335	15.850	9,6	6	6.453	3.928	60.370 ²⁾	14.790
56	155.400	52.320	10.350	16.250	66	48	5.477	3.338	68.950	16.060
57	174.500	58.550	10.700	17.830	36	21	5.350	3.233	69.070	15.800
58	213.900	75.510	13.130	22.890	57	81	5.929	4.326	111.300	26.990
59	241.200	80.610	10.990	18.370	273	264	7.216	6.263	90.430	22.390
60	198.200	60.570	13.480	21.150	113	104	5.394	4.469	70.570	11.830
61	183.800	63.110	13.660	20.340	106	83	7.596	7.040	70.210	13.350
62	254.100	76.170	13.600	20.420	46	41	5.318	5.160	70.350	13.110
63	285.500	87.740	20.400	30.250	66	54	9.465	8.703	44.670	9.219
64	280.000	102.000	20.800	38.430	67.800	13.790	7.252	7.467	73.610	17.880
65	284.500	126.100	15.340	41.340	28.920	6.624	15.370	17.710	99.060	27.710
66	271.500	116.100	13.340	33.280	23.830	6.533	15.960	17.690	62.930	16.690

Kilder:

1881-88: Lorck-Madsens statistik i Esbjerg byhistoriske Arkiv. 1889-1965: Fiskeriberetningen (til og med 1935 stammede oplysningerne fra Lorck-Madsen). 1966: Fiskeriministeriet.

Ann.:

¹⁾ Kalenderår.

²⁾ Før 1955 registreres ikke industrisild, fra og med 1955 registreres kun industrisild.

FISKERNE OG FISKERFLÅDEN I ESBJERG

År ¹⁾	ANTAL FARTØJER ²⁾		FLÅDENS VÆRDI ³⁾	ANTAL FISKERE ⁴⁾	
	joller	kuttere	mill. kr.	erhvervsfolkere	lejligh.fiskere
<i>Kilder:</i>					
1881-1935: Fiskeriårbogen (tallene stammer fra Lorck-Madsen, hvis materiale ligger i Esbjerg byhistoriske Arkiv). 1936-50: Fiskeriberetningen, dog antallet af kuttere 1935-43 og 1949-50: Fiskeriårbogen, 1944-48: Fiskeriministeriet. 1952-66: Fiskeriministeriet.	1881	0	8	0,04	
	82	0	13	0,04	
	83	0	11	0,04	
	84	0	14	0,05	
	85	0	10	0,04	
	86	0	13	0,05	
	87	0	16	0,07	
	88	0	20	0,08	
<i>Anm.:</i>	89	0	17	0,07	
¹⁾ Kalenderår.	90	0	18	0,08	
²⁾ 1881-1949: Optælling pr. 1. oktober. 1950 ff: Optælling pr. 31. december.	91	0	16	0,08	
	92	0	17	0,04 ³⁾	
³⁾ 1892-1907: Værdi excl. redskaber.	93	0	19	0,05	
⁴⁾ 1908-66: Værdi incl. redskaber.	94	0	28	0,08	
	95	0	28	0,11	116
	96	0	30	0,14	135
	97	0	38	0,23	146
	98	0	43	0,25	164
	99	110	46	0,32	206
	1900	150	50	0,40	225
	01	80	53	0,49	243
	02	80	55	0,60	259
	03	82	69	0,70	316
	04	130	68	0,89	324
	05	80	75	1,00	358
	06	162	88	1,28	430
	07	135	91	1,54	446
	08	171	98	2,00 ⁴⁾	452
	09	188	100	2,35	446
	10	120	100	2,50	434
	11	105	100	1,60	426
	12	122	104	1,70	432
	13	138	129	2,00	474
	14	112	144	2,30	506
	15	179	152	2,00	526
	16	200	230	5,2	880
	17	225	273	6,4	
	18	290	328	7,5	1.328
	19	197	349	7,0	1.345
	20	218	308	7,0	1.206
	21	215	283	7,2	1.159
	22	150	252	5,6	817
	23	130	297	5,9	934
	24	105	273	6,0	960
	25	74	260	7,3	955
	26	74	292	8,2	1.000
	27	90	288	7,3	983

FISKERNE OG FISKERFLÅDEN *fortsat*

År ¹⁾	ANTAL FARTØJER ²⁾		FLÅDENS VÆRD ¹²⁾	ANTAL FISKERE ²⁾	
	<i>joller</i>	<i>kuttere</i>	<i>mill. kr.</i>	<i>erhvervsfiskere</i>	<i>lejligh.fiskere</i>
1928	100	285	7,6	1.028	100
29	50	300	7,9	1.105	100
30	60	307	8,1	1.130	60
31	60	306	8,7	1.172	60
32	60	321	8,6	1.142	110
33	65	309	8,4	1.006	110
34	50	319	8,5	1.200	130
35		333	8,9	1.260	130
36		357	9,9	1.380	120
37		362			
38		354	10,2	1.350	60
39		370			
40		366	11,0	1.394	70
41		358	14,2	1.547	30
42		396	17,5	1.626	35
43		444	17,1	1.641	30
44		544	22,2	1.729	50
45		580	28,0	1.989	
46		568	35,8	2.147	
47		533	39,4	1.982	
48		509	43,1	1.963	
49		464	46,1	2.028	
50		477	53,7 ⁵⁾	2.112	
52	47	489	49,1 ⁴⁾	1.865	38
53	47	456	47,7	1.637	35
54	48	421	45,6	1.530	32
55	40	420	47,4	1.510	22
56	35	421	53,0	1.548	22
57	32	450	65,3	1.669	20
58	27	469	75,5	1.755	18
59	27	494	91,4	1.865	20
60	25	521	110,2	2.020	20
61	25	540	124,6	2.004	20
62	25	525	123,1	1.854	20
63	35	523	126,0	1.860	20
64	37	524	130,5	1.842	22
65	37	532	139,8	1.850	22
66	31	549	162,8	1.920	22

ESBJERG HAVNS ANLÆGSUDGIFTER

Kilder:
1869-1905: Alkørsig I. s. 77-78.
1905-1967: Statsregnskaberne.

Anm.:
Opgørelsen omfatter finansår.

1869-1905	5.986.630 kr.	1922-1930	3.242.390 kr.	1945-1957	4.305.087 kr.
1905-1911	161.603 »	1930-1940	5.480.174 »	1957-1967	52.278.352 »
1911-1922	10.212.341 »	1940-1945	217.881 »	1869-1967	81.884.458 kr.

KILDER

ARKIVALIER

Rigsarkivet:

Vandbygningsdirektoratets arkiv 1865–1941, Esbjerg havn (G X a 10). Jernbanekommissariaterne, havneanlægget ved Esbjerg 1868–73; Retssagen vedr. anlægget af Esbjerg havn, 1874–94. Kommissarius ved Statens ekspropriationer i Jylland, Esbjerg havn 1909 ff. Trap: Danmark, 5. udg., spørgeskemaer udfyldt af handels- og industrivirksomheder i Esbjerg, 1964.

Folketingets Bibliotek og Arkiv, København:

Rigsdagsudvalg vedr. Esbjerg havns anlæg og udvidelse, 1865–68, 1907–09, 1919–20.

Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg:

Hjerring Landgangsbro 1852–63 (X 409 A, 1–3).

Havnekontoret i Esbjerg:

Vandbygningsvæsenets arkiv 1869–1967. Havnerådets arkiv 1899–1967. Avisudklip 1931–67.

Toldkammeret i Esbjerg:

Hjertings toldsteds arkiv 1864–74. Esbjerg toldsteds arkiv 1874–67, især generalekstrakter 1896–1947 og journaler 1874–1967.

DFDS, Esbjerg:

Lastbøger 1875–1966. Ansættelsesbreve indtil 1900.

Fiskeriinspektionen i Esbjerg:

Protokoller over tilført, solgt og eksporteret fisk 1924–67.

Esbjerg byhistoriske Arkiv:

Lektor B. Tengnagel Jørgensens manuskript til Esbjergs (Jerne sogns) historie fra middelalderen til 1942. Toldkontrolør J. Lorck-Madsens statistiske materiale vedr. fiskeriet fra Esbjerg.

Forfatterens korrespondance, spørgeskemaer og interviews 1966–67. (Vil blive afleveret til Esbjerg byhistoriske Arkiv).

LITTERATUR

Fortegnelsen indeholder kun den vigtigste litteratur. Anden benyttet litteratur må søges under *Henvisninger*.

Almindelige fremstillinger af havnens og byens historie:

O. Bruun: *Fra Pionertiden i Esbjerg* (Esbjerg, 1893).

S. Alkærsig: *Esbjerg Havn og By, I–II* (Esbjerg 1909 og 1914).

Esbjerg Historie og Historier, I–II udgivet af Lokalhistorisk Udvalg (Esbjerg, 1927 og 1930).

- Esbjerg 1868–1943 (Esbjerg, 1943) afsnit om havnens anlæg og udvikling s. 17–46, om handel, håndværk og industri s. 99–146 og om fiskeri s. 149–72.
- Sven Henningsen*: Esbjerg under den anden Verdenskrig 1939–45 (Esbjerg, 1955).
- Esbjerg, by- og erhvervsøkonomiske oversigter (Tidsskrift 1941 ff.).
- Rigsdagstidende 1865–1953.
- Folketingstidende 1953 ff.
- Statistik: Se tabellerne.
- Enkelte brancher og virksomheder*:
- N. E. Mygind*: Fiskeriet under Jyllands Vestkyst (Tidsskrift for Søværnen, Ny Række, 31. Bind, 1896, s. 394–421).
- Fiskeriberetning (årlig siden 1888).
- Albert Nielsen*: Esbjerg Fiskeriforening 1892–1942 (Esbjerg, 1942).
- Vestjysk Fiskeriforening 1934–59 (Esbjerg, 1959).
- Fiskeriet i Danmark I–II (København, 1948).
- Dansk Industristat (København, 1934).
- P. Koch Jensen*: Esbjerg Handelsstandsforening 1886–1936 (Esbjerg, 1936).
- Albert Andersen*: Arbejds mændene i Esbjerg gennem 60 Aar 1890–1950 (Esbjerg, 1950).
- Otto Jørgensen*: Esbjerg Toldsted (Dansk Toldtidende, januar og april 1959).
- Salomon J. Frifelt*: Konsulen. Konsul Ditlev Lauritzens Levned (København, 1939).
- DFDS's jubilæumsskrifter: 1891 (*Jul. Schovelin*), 1926 (*L. O. Normann*), 1966 (*Poul Graae*).

De fleste benyttede kort stammer fra Havnekontoret, de fleste billeder fra Esbjerg byhistoriske Arkiv. Desuden har følgende personer og institutioner stillet billeder til rådighed:

Havneingeniør O. F. Bache, Esbjerg. Fiske-skipper Svend Buchhave, Esbjerg. Fotograf P. Bølling, Esbjerg. Dansk Esso, Esbjerg. DFDS, København. Det kgl. Bibliotek, København. Esbjergegnens Erhvervs-kon-tor, Esbjerg. Fiskepakker Ejner Fischer-Pedersen, Esbjerg. Fotograf Jørgen Juhl, Esbjerg. Rederiet J. Lauritzen, Køben-havn. Rederiet A. P. Møller, København. Fotograf Peter Nissen, Esbjerg. Post- & Telegrafvæsenets Museum, København. Fotograf Sven Thoby, København. Sabroe, Århus. Vandbygningsdirektoratet, Kø-benhavn. Vestkraft, Esbjerg. Vestkysten, Esbjerg.

HENVISNINGER

E Esbjerg
EHA Esbjerg havnekontors arkiv
HR Havnerådets forhandlingsprotokoller
RA Rigsarkivet
VBD Vandbygningsdirektoratet

FØR ESBJERG HAVN BLEV TIL

side 9–24

S. 9-12: *N. H. Jacobsen*: Skibsfarten i det danske Vadehav (Disputats, Kbh. 1937). S. 12-13. *Birgit Nüchel Thomsen, Brinley Thomas, John W. Oldam*: Dansk-engelsk Samhandel 1661-1963 (Erhvervshist. Årb., Århus 1965) s. 81-130. *Vagn Dybdahl*: Hans Broge og det jyske Landbrug (Jydske Saml., 5, VII, 1946-47). Nørre-jydske Stænders Forhandlinger 2.12.1846, sp. 1303. *N. H. Jacobsen* s. 51, 223. Landsarkiver f. Nørrejyll., Viborg, X 409 A, Hjerting Landgangsbro. Folketingets Forhandlinger 1852, sp. 2927, 2948. S. 14: *Fridlev Skrubbeltrang*: Det indvund-

HAVNEN ANLÆGGES 1868–78

side 25–35

S. 25: Carl Carlsen (1813-99) blev 15.10.1868 leder af Vandbygningsinspektoratet, fra 1.10.1871 med titel af vandbygningsdirektør. RA, Jernbanekommissariatene, ekspropriationsprotokol for E havn 1868-73. S. 26-35: *Alkærsig I*, s. 28-64. EHA, Reimers' dagbog. RA VBD, G X a 10,

GENNEMBRUDSÅRENE 1878–1900

side 36–63

S. 36-63: *Alkærsig I*, s. 65-131. S. 36: *A. Falkman*: Fra Danmarks Far-West (Kbh. 1879) s. 81, 82, 84. S. 37-38: Det første havnekontor: EHA, kasse nr. 68, læg nr. 6 i læg nr. 2. *Otto Jørgensen* i Dansk Toldtidende jan. 1959. S. 38-42: RA, VBD G X a 10, havnens udvidelser 1878-1905. S. 42-45: *Jul. Schovelin*, anf. arb. »Esbjerg«: F. Holm-Petersen (red.): Fra Sejl til Diesel (Kbh. 1953) s. 347-52. P. Bojsen refereret i Ribe Amts Tidende, her efter *Salomon J. Frifelt*: Fra Wild-

ne Danmark (Kbh. 1966). S. 15-18: *Søren Alkærsig I*, s. 7-19. *C. Bruun*: Om Anlæg af en dansk Nordsøhavn udenfor Graadybets Barre (Odense, 1865). *C. Bruun*: Om Anlægget af en Havn ved Graadybets Fastlandskyst (Kbh. 1866). RA, VBD G X a 10, Esbjerg havns anlæg 1965-71. S. 19-21: *S. Rambusch*: Hvem modarbejdede loven om anlæg af Esbjerg havn (Fra Ribe Amt, 1955). S. 21-22: Indbyggertal: *B. Tengnagel Jørgensen* i Esbjerg-Historie og Historier (E 1930) s. 23-34 og manuskript i E byhist. Arkiv, s. 55-56. Navn: Skrivelse fra Stednavneudvalget.

anlægsarbejder 1871-78. RA, Jernbanekommissariatene, retssagen om E havn 1871-94. S. 34-45: Processen: EHA, kasse nr. 51. Tietgen havde også en retssag med en engelsk entreprenør som følge af kautionen for Carlé: Højesteretstidende 1894, dom 1. juni, s. 216-29.

ornen til Baconsvinet (Kbh. 1938) s. 192. S. 45-49: *Thomsen, Thomas, Oldam*, s. 131-87. *V. V. Hassing* i Nat. øk. Tidsskr. 1886, s. 244-56 og i Tidsskr. f. Landøk. 1893, s. 654-64. S. 49-54: *Salomon J. Frifelt*: Konsulen. E & C: Oplyst af dir. Harald Eriksen, E. S. 55-56: *Albert Andersen*, s. 7-53. DFDS, E, ansættelsesbreve. S. 56-63: *Albert Nielsen*, s. 9-36. *Alan Hjorth Rasmussen* i »Esbjerg« marts 1967. S. 56: Uddrag af Lambert Sørensen dagbog udg. af Arne Espegaard i

Esbjerg Fiskeri- og Søfartsmuseums årsskrift, E 1964. S. 59-60: *Albert Nielsen*, s. 35. S. 60: Årbogen blev 1894-97 udg.

af J. Dalsgaard Olsen, E. Bruuns artikel stod i den til 1905. S. 61: Østers: Toldkammerets årsberetning 1875.

DEN STORE HAVNE-
UDVIDELSE OG
DEN FØRSTE
VERDENSKRIG

side 64-99

S. 64-67: EHA, havnerådets medlemmer; personalesager. S. 68-70: *Troels Fink*: Spillet om dansk Neutralitet 1905-09 (Århus, 1959), s. 25-37. RA. Udenrigsmin. B-journal nr. 2418 (besøgene) og C-journal nr. 1712 (skadeserstatningen). Esbjerg Avis og Socialdemokraten omkr. besøgene. Breslauer Generalanzeiger 20.6.1908. Hamburger Fremdenblatt 29.6.1908. Deutsche Tageszeitung 29.10.1908. S. 71-78: *S. Rambusch*: Udvidelsen af Esbjerg Havn 1905-09 (Fra Ribe Amt, 1967). RA, VBD G X a 10 c lg: Trafikhavnen 1914-23. S. 78: *E. Hertz* i Opfindelsernes Bog, 4. udg. IV bd. (Kbh. 1926) s. 174-86. Brev fra fhv. vandbygningsdir. E. Hertz. S. 80: Folketallet: *Knud Stenshøj* i »Esbjerg« dec. 1944. Esbjerg kommunale Hjælpekasses Virksomhed under Verdenskrigen og de nærmest følgende Aar (E, 1921). Badeanstalten: HR 13.7., 12.10., 6.12. og 14.12.1909. Badehus HR 4.5.1912, 12.5.1915 og 11.4.1916. Lejemål f. eks. HR

12.8. og 16.9.1918. Rotter: HR 10.1., 12.12. og 21.12.1921. S. 83-84: Oplyst af dir. Har. Eriksen, E.S. 84-86: *Frifelt*: Konsulen. S. 87: John M. Larsen: HR 11.9. og 9.10.1916. Frysningsskomp.: HR 12.8. og 16.9.1918. S. 88: Nyholm: HR 16.9.1918. S. 88-89: *Frifelt*: Konsulen. S. 90: Fiske-skippereskolen flyttede 1946 til lejede lokaler på Sømandsskolen; oplyst af inspektør H. Marstrand Dahl, E. Opholdsbygningen: HR 13.2.1906 og 27.2.1909. S. 90-92: *Albert Andersen* s. 54, 64, 73-74, 106-12. Havnearb. fagforen. arkiv, overenskomster. S. 93: *N. M. Kromann*: Fanø Historie (E 1933) s. 399-460. *Henry Thygesen* i Aarbog for Post- & Telegrafvæsenet, 1943 og *A. C. Herold* smst. 1965. *Knud Sønderby*: »Esbjerg« i antologien Gader og Mennesker i min Barndoms By (Kbh. 1961) s. 146. S. 94: Stormfloder: E Avis, Socialdemokr. S. 94-99: *Albert Nielsen*, s. 37-85. *A. Hjorth Rasmussen*. S. 99: *Knud Sønderby*, s. 148-50.

MELLEMKRIGSTID OG
BESÆTTELSE
1922-45

side 100-138

S. 100-02: EHA, havnerådets medlemmer; personalesager. S. 102-04: EHA, anlægsarbejder 1900-22. S. 104: Lejeindtægter: HR 11.3.1929. Restancer: HR 12.5.1936 og 9.3.1937. S. 104-06: Søbadeanstalten: HR 28.2.1927, 24.4.1934, 7.5.1942. Lystbådehavn: HR 24.1.1938 og 6.1.1939. Nattelev: HR 26.3.1928. Reklame: HR 9.10.1934. S. 106: Fanøbro: Vestkysten 28.10.1936, 4.5. og 12.5.1939. S. 108-09: *Poul Graae*: DFDS 1866-1966 (Kbh. 1966). S. 110-14: RA, *Trap*: Danmark, 5. udg. spørgeskemaer. Forfatterens spørgeskemaer og korrespondance. S. 114-15: *Albert Andersen*, s. 120-21, 169-71.

Havnearb. fagforen. arkiv, overenskomster. S. 115-17: Lokale aviser. S. 118-24: *Albert Nielsen*, s. 86-162. *A. Hjorth Rasmussen*. S. 125-26: Samme samt *Laur Thygesen* i Vestjysk Fiskeriforening 1934-1959 (E 1959) s. 5-9 og samt. m. L. T. S. 128-29: *Albert Nielsen* i »Esbjerg« dec. 1944 og *Sten Böcher* i »Esbjerg« maj 1946. S. 129-38: *Sven Henningsen*, anf. arb. S. 130: Anlægsbroer: EHA, bygværker i trafikhavnen for tyske krigsmarine. S. 132: Administration: HR 6.8.1940, 30.6.1942, 16.3.1943 og 3.8.1943. S. 133: Samt. m. *Laur Thygesen*. S. 134: Indkomst- og formuesforhold: *Sven Hen-*

ningsen, s. 36-39. »Esbjerg« nov. 1945. Citatet er fra *Trommer* (se note til s. 136). S. 135: Citatet er fra *Sven Henningsen* s. 34. S. 136: Løbesedlen: RA, Statsadv. f. særl. anligg., SA provinssager, 64-

725. Folkestrejken: *Aage Tronmer*: Besættelsestidens første Folkestrejke (Historie, ny rk. VII, 2, 1966. S. 137-38: Samt. m. O. F. Bache, M. Barang og Holger Nielsen. S. 138: *Sven Henningsen*, s. 224-25.

EFTER DEN ANDEN VERDENSKRIG

side 139-192

S. 139-92: Korrespondance m. fhv. havneing. J. Beck og fhv. havnerådsformand Ebbe Friis. Samtaler med havneing. O. F. Bache og de fhv. havnerådsformænd Harald Eriksen og H. V. Nielsen. S. 139-40: Buchwaldts redegørelse: HR 5.3.1947. Offentliggørelse: HR 27.11.1946, 14.7.1947 og 12.8.1947. S. 140-43: EHA, havnerådets medlemmer, personalesager. Oplysninger fra havnekontoret og toldkammeret. S. 144: Statsregnskaberne. HR 31.1. og 27.2.1951. S. 145-47: J. Beck i »Esbjerg« febr. 1957 og i Dansk Havneblad juni 1960. S. 146: Vestjyden 23.2.1949. HR 25.3.1953. S. 147: Fiskeriforeningens forslag: HR 21.4., 21.5. og 20.10.1952. S. 147-54: O. F. Bache i »Esbjerg« maj 1964 og nov. 1966. S. 151-54: Vestkysten og Vestjysk Aktuelt 16.-18. jan. 1967. DFDS: M/S Stafford (Kbh. 1967). Oplysninger fra DFDS og Exportsvineslagerierernes Salgsforening. S. 154-55: J. Beck i »Esbjerg« febr. 1957. Vestkysten 18.9. 1952. Vestjyden 22.9.1952. Oplysninger fra Danmarks Statistik. S. 156: Kartoffler og myremalm: Oplyst af grosserer Ejnar

Pedersen, E. S. 157: »Esbjerg« maj 1946. S. 158-60: *Poul Graae*, anf. arb. Vestkysten og Vestjysk Aktuelt 31.5.1967. Oplysninger fra DFDS. S. 160-77: RA, *Trap*: Danmark, 5. udg., spørgeskemaer. Forf. spørgeskemaer og korrespondance. S. 162-63: E & C: Politiken 7.3.1967. S. 170-71: Lugtgener: HR 2.9.1941, 15.9.1942, 16.10. 1942, 12.8.1947, 5.11.1947 og 4.2.1948. S. 171-72: Samt. m. I. C. C. Dyekjær. S. 173: Premier Is: Vestkysten 9.7.1967. S. 177-78: I/S Vestkraft (E 1966). I/S Vestkraft Beretning og Regnskab pr. 31. marts 1967 (E 1967). S. 178-80: Havnearb. fagforen. arkiv, overenskomster. Samt. m. Reimar Grinderslev. S. 180-82: Vestkysten 7.5.1953 og 24.5.1958. Oplysninger fra postmester K. Garmer, Nordby. S. 183-84: Oplysninger fra Fiskeriministeriet. Indkomstforhold: »Esbjerg« jan. 1960 og nov. 1966. S. 184-90: Samt. m. Laur. Thygesen. *Tage Sørensen* i »Esbjerg« juli 1948, jan. 1956 og dec. 1961. *A. Hjorth Rasmussen* og *Peter Bjerg Poulsen* i »Esbjerg« marts 1967. S. 190-92: Samtale og korrespondance med Claus Sørensen.

STATUS

side 193-198

S. 193-94: Aksel Lassens bog udkom i Århus i 1965; der henvises især til s. 298-308 og s. 557. S. 194-95: Maersk Explorer: Mærsk Post okt. 1967. Politiken 30.7. 1967. Vestkysten 11.11.1967. S. 197: Markedsforholdene: Esbjergkredsens folketingsmand, Per Hækkerup, udtalte i nov. 1967, at »Esbjergs udvikling i højere grad end andre danske byer knytter sig til de

fremtidige markedsforhold i Europa«, og at det ville betyde »en vældig opblomstring for byen og hele det vestjyske område«, hvis Danmark trådte ind i Fællesmarkedet sammen med England. P. H. forudså ulykkelige følger for byen af en isoleret dansk indtræden. (Vestjysk Aktuelt 4.11.1967).

NAVNEREGISTER

Omfatter personer og virksomheder
omtalt i teksten

- Abrahamsen, Søren, skibsbygger 51, 55, 95, 96
Agnar, Paul, fiskeeksp. 120
Agricold, frysehus 160–61, 196
Alberti, P. A., minister 76
Alfred Olsen, firma 112
Alkærstig, Søren, historiker 31
Andelssildeoliefabrikken
a. m. b. a. 168–70
Andersen & Jensens skibsværft 177
Andersen, A. P., forretningsfører 84
Andersen, Frithjof, havnemester 142
Andersen, H. N., kaptajn, skibsreder 85
Andersen, Hans, kaptajn, skibsreder 85
Andersen, Niels, politiker 75
Andersen, Niels, fiskeeksportør 120, 172
Andersen, Søren, skibsbygger 177
Andresen, Christian, dir. 51
Austinhuset 165
BP, olie- og benzinfirma 165
Bache, Otto Fenger, havneingeniør 137, 142–43
Bachmann, Arthur, fiskeeksportør 120, 172
Bacon Container Centralen 151–54
Barang, M., ingeniør 138, 177
Barner, L. T. C. von, havneingeniør 67, 88
Beck, Johs., havneing. 141–43
Beckett & Meyer, firma 52
Berg, J., dyrlæge 48
Bernadotte, Folke, greve 129
Beyerinck, J. A., ing. 15–17
Birke, Svend, sognepræst 138
Bloch, Jørgen, havnemester 37
Bluhme Emil, politiker 74–77
Bomholt, Julius, minister 101
Bonde, K., firma 177
Bondesen, Ejnar, havneingeniør 140, 142
Borden Company of New York 176
Bork, J. K., konsul 16, 26, 43
Boye, Christian, auktionsmester 118
Breinholt's mæglerforretning, C. 84, 166
Breinholt, C. B., ekspeditør 82
Breinholt, Christen, skibsmægler 42, 52, 71, 75, 78, 84
Breinholt, Maren 84
Breinholt, N. B., politiker 78
Breinholt, Poul S., ekspeditør 42–43, 52, 57, 62, 63, 93
Bremer Reederei 166
Brinch, J. S., direktør 84, 112
Brinch, P., direktør 177
Brinch, P., fabrikant 57, 66, 71–72
Broegaard, M. A., direktør 87
Bruhn, H., firma 77
Bruun, C. G., digekonduktør 16, 18, 25
Bruun, O., distriktslæge 42, 60
Buchwaldt, K. V., havneingeniør 101, 139–40, 142
Burmeister & Wain 50
Bøhne, Kaj, fiskeriinsp. 189
Bøtkers tømmerhandel, L. 52
Caltex Oil Company 164
Carlé, Louis, ingeniør 27–31, 34
Carlsen, Carl vandbygningsdirektør 15, 16, 25, 27, 34
Carstensen, A. C. Riis, maler 35
Christensen, A. Skou, forretningsfører 163
Christensen, Alfred, politiker 74, 75
Christensen, Chr. P., kontorchef 160
Christensen, Hans, direktør 166
Christensen, J. C., minister 68–70, 76
Christensen, Jacob, politiker 74, 77
Christensen, Jens Simon, fiskeskipper 101, 126–27, 135, 141, 189
Christensen, Jørgen, fagforeningsformand 114, 180
Christensen, Ludvig, grosserer 100, 166
Christensen, Niels, gårdejer 25
Christensen, Peder Christian, gårdejer 25
Christensen, S. P., direktør 52, 83
Christensen, Sten, skibsmægler 166
Christian IX, konge 19, 52
Christiansen, Christian P., auktionsmester 118
Christiansen, H. C., dir. 173
Christiansen, Jørgen, auktionsmester 118
Christiansen, Jørgen, forretningsfører 54, 84
Christoffersen, O., dir. 165
Christoffersen, S., direktør 111
Churchill, Lady Clementine 158
Clausen, C. H., arkitekt 42, 120
Clausen, H., fiskeeksportør 141
Clausen, M., direktør 141, 177
Clupea, sildekogerskib 170
Colding, Axel, grosserer 165
Colding, Jørgen, grosserer 100, 111, 165
Co-operative Wholesale Society 47
Crescent Line 166
DDPA 112
DFDS 27, 42–45, 47–50, 61, 72, 75–77, 81–82, 84, 86, 90–91, 108–09, 117, 149, 152, 154, 157–61, 165, 166, 196
DFOK Lynfrost 172
Dahl, Th., skibsvyrger 51, 55, 57, 93
Dahls skibsværft, Th. 55, 59
Dampcentralen 114, 136, 177
Dampskibsselskabet af 1925 166
Danckwards restaurant 137
Dan, fabrik 177
Dania, rederi 51, 84
Dansk Anders Gødningsforretning 111, 163–64
Dansk Anders Kulforretning 102, 111, 164
Dansk Anders Smøreksp. 39, 47, 160
Dansk Anders Ægeksp. 48
Dansk Dybfrost 172
Dansk Esso 112, 165
Dansk-fransk Dampskibsselskab 85
Dansk Fryse- og Kølehuskompagni (DFOK) 172
Dansk Myremalm-Export 156
Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik 163
Dansk Undergrunds Consortium 166, 194
Danske Frysningkompagni, Det 87, 113

- Danske Gødningskompagni, Det 52, 84, 111, 163-64
- Danske Luftfartsselskab, Det 89
- Danske Oliemøller og Sæbefabrikker, De 87, 114
- Danske Petroleum-aktieselskab, Det, se DDDPA
- Danske Spritfabrikker, De 27
- Danske Sukkerfabrikker, De 27
- Devantier, A., fiskeeksp. 120
- Dideriksen, K., speditør 166
- Dinesen, Lars, politiker 74
- Dujardin, Aa. E., ekspeditør 160
- Dujardin, L. E., ekspeditør 82
- Dyckjær, I. C. C., fiskeeksportør 120, 172
- E & C 52, 53, 77, 83-84, 87, 110-12, 162-64, 196
- E & Cs Hønsefoderfabrik 112, 176
- Ebbesen, Ebbe, møller 52, 87
- Eisenhower, Dwight D., general 138
- Eksporstaldene (-markedet) 82-83, 137
- Emidan, firma 176
- Enkegaard, Th., kontorchef 160
- Eriksen & Christensen se E & C
- Eriksen, Hans, direktør 52, 66, 71, 83-84, 87, 100, 110
- Eriksen, Hans Henning, direktør 141, 163
- Eriksen, Harald, direktør 110, 139-41, 163
- Esbjerg, filetfabrik 172
- Esbjerg Andels Svineslagteri 45, 46, 66
- Esbjerg Dampskibsselskab 43
- Esbjerg Erhvervskontor 168
- Esbjerg Erhvervsråd 155
- Esbjerg-Fang Bank 52, 55
- Esbjerg Farve- og Lakfabrik 87
- Esbjerg Fiskeindustri 172
- Esbjerg forenede Fiskeeksportforretning 57
- Esbjerg Grynemølle 113
- Esbjerg Handelsbank 52, 94
- Esbjerg Havne-Service 91, 167-68
- Esbjerg Hermetikfabrik 87, 89, 114, 178
- Esbjerg Jern- & Staalforretning 111
- Esbjerg Jernlager 111, 165
- Esbjerg Klarisværk 114
- Esbjerg Krystalisværk 114, 135
- Esbjerg Kulimport 111, 164
- Esbjerg Myremalm Co. 156
- Esbjerg Mælkeindustri 176
- Esbjerg Pakhus I/S 166
- Esbjerg Salt- & Cindersfabrikker 53
- Esbjerg Skibsværft 55, 112, 177
- Esbjerg Sten- & Grus I/S 156
- Esbjerg Stevedore Co. 166
- Esbjerg Stevedoring 166
- Esbjerg Svineslagteri 46
- Esbjerg Tovværksfabrik 85
- Eskesen, J. Chr., direktør 161
- Esmann, V., dommer 100
- Esso se Dansk Esso
- Estrup, H. F. J., arkitekt 37
- Estrup, J. B. S., minister 19-21, 27, 53
- Europa, filetfabrik 172
- Fabin, Th., havnearbejder 117
- Fahrner, Emil, politibetjent 30
- Falkenberg, L., afd.best. 111
- Falkman, A., forfatter 36
- Fanøbroen A/S 180-81
- Filetta Fish, filetfabrik 172
- Findus, firma 172
- Fischer-Jensen, P., fiskeeksportør 120, 172
- Fischer-Simonsen, havneingeniør 101-02, 137
- Forenede Bryggerier, De 27
- Forenede Isværker (Premier Is), De 87, 113-15, 173, 191
- Forenede Dampskibsselskab, Det se DFDS
- Frede Spønsen & Co. 156
- Frederik VIII, konge 78
- Frederik IX, konge 183
- Fribæk, P., kontakmand 168
- Frifelt, S. J., historiker 50
- Friis, Ebbe, direktør 141, 164
- Fyens Konserverfabrik 114
- Faarup & Sønderby 53
- Gedalia, G. A., baron 34-35
- George Jackson, firma 47
- Greibe, Vilhelm, konsul 51
- Grinderslev, Reimar, fagforeningsformand 180
- Grønlandske Fiskeri-kompagni, Det 188, 191
- Gulf Oil Company 112, 165, 173, 194
- Gunnarson A. P., entrep. 34
- Hage, A., politiker 20, 21, 34
- Hallberg, G., opsynsmand 102
- Hallerestaurationen 127, 132
- Hamlet, rederi 85
- Hammerich, H., politiker 74, 75
- Hammerø, S. M. H., toldforvalter 102
- Hamrum, A. C., toldinspektør 141, 143
- Hansen, formand 31
- Hansen, Arne, proprietær 156
- Hansen, H. C., møller 57, 93
- Hansen, H. M., fagforeningsformand 55
- Hansen, J. Metz, havnemester 138, 142
- Hansens Korn- & Foderstoffforretning, M. 163
- Hassing, Jens, direktør 111
- Hassing, V. V., toldforvalter 38, 49, 62, 66, 67
- Hedegaard, N., grosserer 48
- Hedelund Myremalm 156
- Hedeselskab, Det danske 14, 194
- Heilbuth, H., direktør 51, 52
- Helsingør Skibsværft 152
- Henningsen, Aage, civilingeniør 151
- Hitler, Adolf, rigskansler 129
- Hjerting landgangsbro 13
- Hoffmann & Sønner, entreprenørfirma 61
- Hoffmann, H., Sønner & G. Løssl, entrepr.firma 78
- Hoffmann, J. H., entrep. 30, 34
- Hoffmanns Maskinfabrik 94
- Holch, Knud, borgmester 66, 69, 88
- Holm, Henry, arkitekt 177
- Hvorslev, N. J., afdelingsbestyrer 163
- Høgsbro, S., minister 72, 74
- Højfelt, søløjtnant 138
- Højris, Harald, dommer 141
- Høyer-Nielsen, L., borgmester 101, 139, 141, 146, 180
- Illeborg, P., direktør 161
- International Auto-Transport (IAT) 128, 166-67
- Islandsk-færøsk kompagni 95
- Iversen, V., repræsentant 112
- Jensen & Lauridsens skibsværft 112
- Jensen, Axel, overfiskeribetjent 189
- Jensen, Frederik Lodberg, fiskeskipper 141, 189
- Jensen, Gerhard, dommer 100, 139, 141
- Jensen, H. C. A., kontorchef 81
- Jensen, Harald, grosserer 111, 165
- Jensen, J. N., skibsbygger 112
- Jensen, J. P., havnem. 37, 67
- Jensen, Jørgen, grosserer 111
- Jensen, Lodberg, fiskeeksportør 120
- Jensen, M. C., politiker 125
- Jensen, N. P., skibsbygger 112
- Jensen, N. P. & Søn, skibsværft 112
- Jensen, Søren, forretningsfører 84, 85
- Jensen, Tarben P., fiskeeksportør 58, 120
- Jensen, Thorvald, fiskeeksportør 120
- Jensen-Spønderup, J., minister 76, 77
- Jespersen, Niels, viceborgmester 101
- Jessen & Olsen Kulimport 53
- Johan Olsen & Co. 111
- Jyden, rederi 85
- Jydsk Andels Foderstofforretning 84, 111, 163-64, 177
- Jylland, rederi 51, 84
- Jæger, H., direktør 111, 156
- Jøker, N., fiskeeksportør 120
- Jørgen Colding, firma 111, 165
- Jørgensen, B. K., forstander 90

- Jørgensen, Ingemann, fiskeeksportør 120, 172
 Jørgensen, Kjeld, direktør 161
 Jørgensen, M. R., købmand 100
 Jørgensen, Otto, toldinspektør 141, 143
 Kampsax 180
 Kaupisch, Leonard von, general 130
 Keil, Aug., billedhugger 126
 Kgl. Sø, forsikringsselskab 84
 Kirkebye, A. W., firma 165
 Kjeldsen, Søren, skibsbygger 112
 Kjæhr & Trillingsgaard, entreprenørfirma 149, 152
 Kjær, Søren, politiker 20
 Knudsen, C. V., arbejdsm. 56
 Knudsen, Hans, direktør 173
 Knudsen, Jens Lassen, havneingeniør 142
 Kock, P. Nielsen, borgmester 101
 Korn- & Foderstofkompagniet 52, 111, 163
 Korsager, K., driftsleder 169
 Kosangas, firma 173
 Kristiansen, Ole J., fiskeskipper 63, 101, 126
 Kromann, J. N., havnem. 102
 Krystalisværker 114, 135
 Københavns Flydedok & Skibsværft 67
 Lambertsen, Frederik, redningsbådsfører 124
 Langballe, C. O., forretningsfører 111
 Langergaard, Peder, direktør 112, 176
 Larsen, Aksel, minister 116
 Larsen, A. P., havnem. 102
 Larsen, Christian, direktør 87
 Larsen, J. Helmer, dir. 176
 Larsen, John M., fabrikant 87, 113, 191
 Larsen, L. I., kontorch. 81, 108
 Larsen, Th., forretningsf. 160
 Larsen, V. P. A., havnem. 102
 Lassen, Aksel, historiker 193
 Lassen, Carl, købmand 166
 Lassens Eftf., Carl, speditionsfirma 166
 Lauridsen, P., firma 83
 Lauridsen, P. C., skibsbygger 112
 Lauridsens skibsværft, Brdr. 177
 Lauritzen, Ditlev, skibsreder 48-54, 66, 71-72, 77, 82-85, 87-89, 94-96, 121, 190
 Lauritzen, Jørgen, tømmerhandler 49
 Lauritzen, Knud, skibsreder 114
 Lauritzens Kulforretning, J. 50, 84, 111, 164-65
 Lauritzens Skibsmæglerforretning, J. 50, 166
 Lauritzens Smørforretning, J. 50
 Lauritzens Trælastforretning, J. 50, 52
 Laursen, A. Nørskov, fabrikant 177
 Laursen, C. M. Nørskov, fabrikant 87
 Laursen, Holger, fiskeskipper, fabrikant 138, 173
 Laursen, Oswald, fiskeskipper 156, 173
 Lindqvist, Alfred, bestyrer 90
 Lloyds 84, 166
 Lorck-Madsen, toldkontrollør 62, 127
 Lumino Fabrikken 171
 Lykke-Thomsen, A., fabrikant 87
 Lyngshøj, C. E., havnem. 142
 Lysholdt, Jens, købmand 101
 Madsen, Abelone, gårdejer 25
 Madsen, Ejler, direktør 173
 Mathiasen, H. M., sejlmager 55
 Mathiesen, Viggo, forretningsfører 169
 Maypole Dairy Co. 47, 160
 Melsing, P., direktør 84
 Meyer, Holger, søløjtnant 138
 Mikkelsen, Struer, fiskeeksportør 92, 96
 Møllerup, C., fabrik 94
 Mortensen, F. V., fiskeridirektør 70
 Mortensen, M., borgmester 101, 127
 Mose, Lars, gårdejer 66
 Muff, Niels, fiskeskipper 121
 Myrup, Caspar, fiskeskipper 188
 Møgelberg, Hugo, fiskeeksportør 172
 Møller & Drost Kulimport 53, 84
 Møller, A., forretningsf. 163
 Møller, A. P., rederi 194
 Møller, C. F., arkitekt 143
 Møller, E. C., justitsråd 34-35
 Møller, H. C. V., havnebygmester 77
 Møller, Jens, direktør 114, 178
 Møller, Thorvald, grosserer 52, 71, 77
 Napassok Grønlandsk Fiskeri og Fryseindustri 188, 191
 Neergaard, Niels, minister 76
 Niels Winther & Co. 166
 Nielsen, Albert, sekretær 60, 127
 Nielsen, H. C., stiftamt. 34
 Nielsen, H. V., direktør 141, 173
 Nielsen, Hagbard, driftsleder 152
 Nielsen, Holger, speditør 138
 Nielsen, J., bankdirektør 69
 Nielsen, Kaj, speditør 166
 Nielsen, Knud Nordby, arkitekt 177
 Nielsen, N. J. Sund, civilingeniør 106
 Nielsen, N. P., forretningsfører 111
 Nielsen, Olaf, direktør 170
 Nielsen, Oluf, historiker 22
 Nielsen, P. Skjølstrup, skibsinpektør 185
 Nissen, Brdr., firma 165
 Nissen, Hans, grosserer, borgmester 141, 165
 Nordischer Maschinenbau (Baader) 172
 Nordisk Flaskegas 173
 Nordisk Gulf Gas Co. 173
 Nordisk Gummibådsfabrik 173, 191
 Nye Danske, forsikringsselskab 84
 Nyholm, Albert, fiskeeksportør 88, 96
 Nørby, Svend, skibsbygger 112
 Nørgaard, Albert, direktør 112
 Nørgaard, R., direktør 177
 Nørgaard, Søren, arkitekt 141
 Nørskov Laursens Maskinfabrik 87, 177
 Olesen, L. C., entreprenør 78
 Olesen, Mads, radioforh. 122
 Oliemøllen 87, 114, 171, 177, 191
 Olsen, Chr., grosserer 69, 70
 Olsen, Johan, dir. 101, 111
 Olsen, N. C., entreprenør 78
 Otterstrøm, C., vandbygningsdirektør 77
 Overgaard, Th., kontorchef 108
 Oxexport 160-61
 Palludan, J. W., købmand 57
 Pagh & Quist-Pedersen 53, 111
 Pagh, Henrik, grosserer 52, 53, 66, 72, 75, 77, 88
 Pagh, C. L., politiker 77
 Paul Lehmann, speditionsfirma 166
 Pedersen, Ejnar, grosserer 156
 Pedersen, H. M., direktør 177
 Pedersen, P., havnemester 102
 Petersen, Emil, ingeniør 31
 Petersen, Eske, forretningsmand 173
 Petersen, I. V., arkitekt 38
 Petersen, Jes, direktør 170
 Petersen, Lauritz, entreprenør 34, 35
 Petersen, P. Thuesen, fiskeskipper 101
 Phønix, rederi 85, 86
 Ploug, Carl, digter, politiker 21
 Poulsen, Hans, toldforv. 102
 Poulsen, Hans P., malersvend, sabotør 135
 Poulsen, Lindvig, fiskeeksportør 172
 Poulsen, Peder, fagforeningsformand 114

- Premier Is 113, 173, 191
Privatbanken 27, 50
Progress, rederi 85
Præst, Carl Aage, forretnings-
fører 163
- Rahr, Viggo L., direktør 111
Rasch, Wilhelm, missionær 90
Rasmussen, Brynjulf, dommer
100, 101
Rasmussen, C., tegner 29
Rasmussen, E. Flagstad,
arkitekt 151
Rasmussen, Ejgil, erhvervschef
168
Rasmussen, Henning, borg-
mester 141
Rasmussen, Mouritz, fiske-
eksportør 57, 58
Rasmussen, Aage, direktør 110
Raun-Byberg, N., skibsbygger
55, 88, 112
Raun-Byberg, N., skibsbygger
112
Raun-Byberg, V., skibsbygger
112
Raun-Bybergs skibsværft
55, 112, 146, 177
Ravn, Jens, fagforenings-
formand 93
Reimers, Heinrich, havne-
ingeniør 27–28, 30–34, 37
Restaurant Gl. Havn 159
Rosenkilde, J. P., fyrtransport-
skibsfører 66, 88
Rosenørn, C. G., stiftatm. 12
Rønberg, Oluf, lodsformand
141, 167
Rønn, Lauritz, auktionsm. 118
- Sabroe, fabrik 160
Salomonsen, J. S., vekselerer
50
Samberg, Max, fiskeeksp. 96
Scandia, rederi 85
Scandinavian Canning Co. 176
Schaub & Co. 160
Scavenius, Erik, minister 137
Schlichting, toldassistent 80
Schmidt & Mortensens fiske-
kassefabrik 137
Schmidt, A. C. M., skibs-
mægler 166
- Schmidt, H. C. N., kontorleder
42
Schrøder, Knud, fiskeskipper
141, 186, 188–89
Sigurdsson, kapt., bestyrer 90
Simoni, Daniel, civilingeniør
28, 33
Sjørup, Poul, speditør 166
Skadhede, K. K., havne-
ingeniør 101, 106
Skagen Isværk 191
Skagerak, rederi 85
Skov, Broder, fiskekasse-
fabrikant 177
Slinkert, Robert, grosserer 156
Spangsberg, Morten, gæstgiver,
fiskeeksportør 25, 57, 93
Spangsbergs Hotel 93
Statsanstalten for Livsforsik-
ring 84
Steffensen, fiskeeksportør 57
Stemann, C. G. V. H., stift-
amtmand 69
Stokholm, M. N., arbejdsmand
66, 72
Store Nordiske Telegrafelskab
27
Strandby Kro 21, 28, 93
Struckmann, Christian, skibs-
mægler 166
Stuckenbergh, Viggo, digter 71
Stålskibsværftet 191
Sundbo, J. P., redaktør
66, 69, 74, 80, 88, 101
Svarrer, A. N., skibsreder 166
Svarrer, Hans, kaptajn 93
Svitzer, Em. Z., bjærgnings-
selskab 190
Sydvestjyske Mejeriers Kul-
indkøb 111
Sønderby, Knud, forfatter
93, 98
Sørensen, C. Th., havearkitekt
127
Sørensen, Claus, direktør
105, 113, 121, 124, 126,
170, 173, 188, 190–92
Sørensen, Frede, fiske-
eksportør 172, 188, 192
Sørensen, Hans Aa, fiske-
skipper 122
Sørensen, Hans B., civil-
ingeniør 142
- Sørensen, J., forretningsf. 111
Sørensen, Lambert, fiske-
skipper 56
Sørensen, Mads, fiskeskipper
190
Sørensen, N. Dahl, repr. 141
Sørensen, Ole, fiskeskipper
190
Sørensen, S. E. Koch, søløj-
nant 138
Sørensen, S. P., fiskeskipper
98, 121, 122
Sørensen, Tage, direktør
141, 170, 171, 173, 188,
192
Sørensen, Viggo, fiskekasse-
fabrikant 137, 177
- Tang, E. M., godsejer 12
Tapdrup, Jytte, arkitekt 149
Tapdrup, Ove, arkitekt 149
Tegner, I. W., generaldir. 34
Teknico, entreprenørfirma 151
Teller, C. P., professor 77
Terling & Co., P. C.,
speditionsfirma 166
Termansen, N. J., politiker 21
Thomsen, C. C., fiskeeksp. 63
Thomsen, Christian,
landbrugsminister 152
Thomsen, Niels, fiskeskipper
141, 189
Thorvald Møller, firma 111
Thrane, Karl, fiskeskipper 186
Thygesen, Laurids, fiske-
skipper 122, 126, 133, 189
Tidemand, O., fiskeriass. 138
Tietgen, C. F., bankdirektør
14, 21, 27, 33–35, 42, 50
Tillisch, F. F., minister 15, 16
Trekroner, fabrik 114
Treschow, J. P. L., told-
forvalter 38
Tscherning, A. F., minister 13
Tuxen, J. C., politiker 20
Tæbring, P., fiskerikontrollør
60
Taabel, Gotfred, fiske-
eksportør 58, 70, 96
- Ulrik, Gunnar, direktør 141
Union, partrederier 166
Uno-x, firma 165
- Valsemøllen 52, 77, 87, 112,
164, 165, 176, 196
Value, firma 172
Vardensiske Sten-
kompagni, Det 28
Venø, Christian, fiskeskipper
186, 188
Vesterhavet, rederi 51, 84–85
Vesterhavet, fabrik 170
Vestjyllands Levertranfabrik
Trekroner 114
Vestjysk Industrihusudlejning
156, 191
Vestjysk Krystal-Isværk
173, 191
Vestjysk Rør- & Sanitetslager
111
Vestjysk Kulkompagni 111
Vestjysk Sildeolieindustri
170, 191
Vestkraft, kraftværk 154, 164,
177–79, 196
Vildenskov, E., toldforv. 67
Villemoes Dybfrost 165
Villemoes Kulforretning, J.,
84, 111, 146, 165
Villemoes, Jens, grosserer,
minister 84, 85, 111, 165
Villemoes, Knud, direktør 165
Voigt, R., havnemester 67
Væver, Jens Laursen, fisker 58
- Waetzold, entreprenør 30
Wallentin, Ib, direktør 176
Wegeberg, A. M. C., havne-
mester 102
Westergaard, V., havneing.,
vandbygningsdirektør 37,
38, 66, 71–72, 74, 77
Wilhelmsen, Oscar, fiske-
eksportør 96, 120
Wilhelmsen, Th., direktør 177
Wilkens, landinspektør 25
Work, A. K., skibsbygger 112
Work, A. & Søn 137, 177
- Zahle, C. Th., minister 116
Zilstorff, C. H., afd.leder 52
- Øhlschlæger, K., arkitekt 177
Ørum, Sven, civilingeniør 106
- Aarhus Oliefabrik 114

