



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt 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.

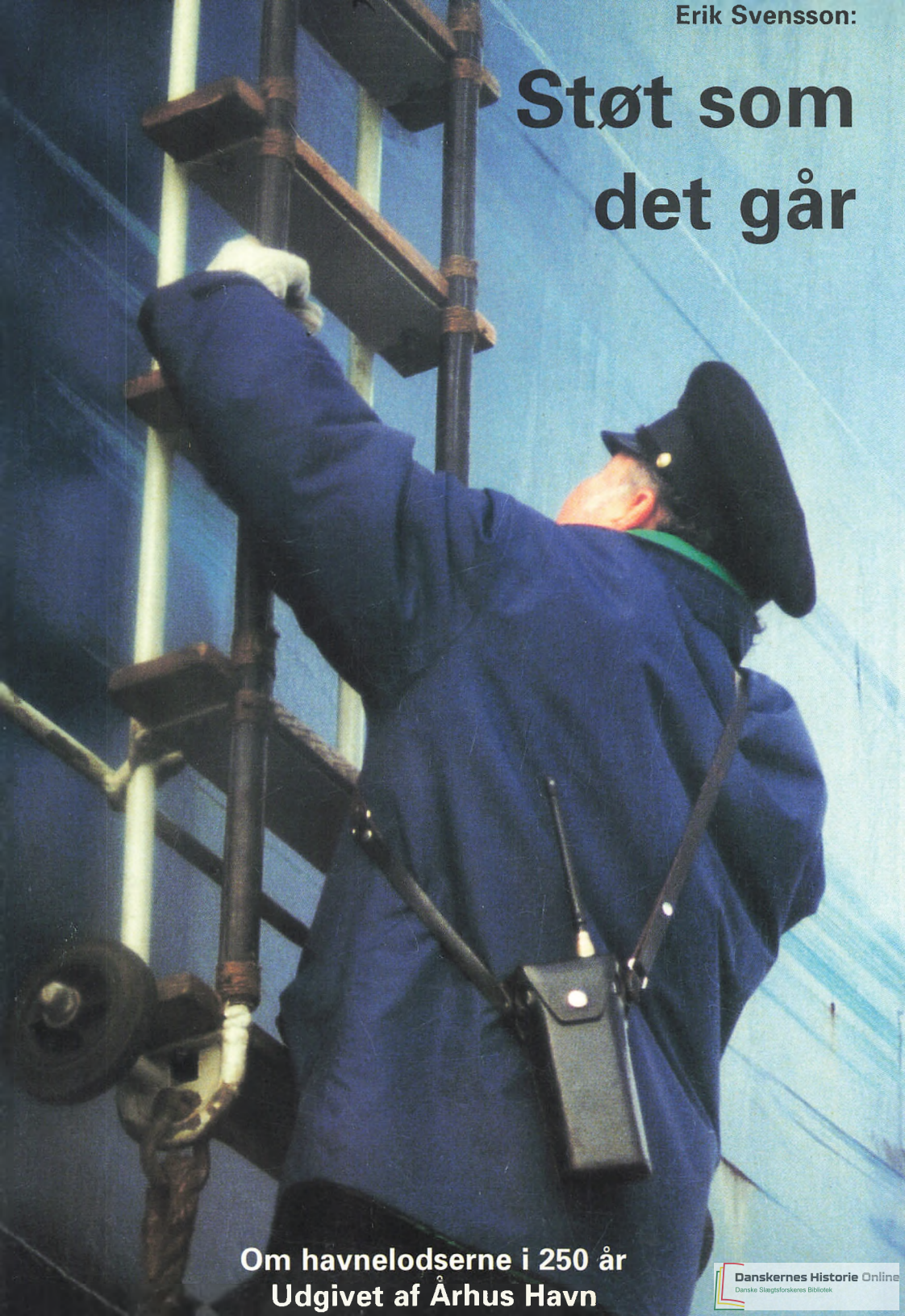
Links

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

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

Erik Svensson:

Støt som det går



Om havnelodserne i 250 år
Udgivet af Århus Havn

Erik Svensson

Støt som det går

Om havnelodserne i 250 år
Udgivet af Århus Havn
Nytåret 1999-2000

Bogens illustrationer:

Forside, bagside, side 9 og 11: Fotograf Ellen Svensson.

Side 15, 19, 27, 30, 44 og 81: Lokalhistorisk Samling,
Hovedbiblioteket, Århus.

Side 24, 25 og 27: Købstadmuseet Den gamle By.

Side 17: Erhvervsarkivet, Århus.

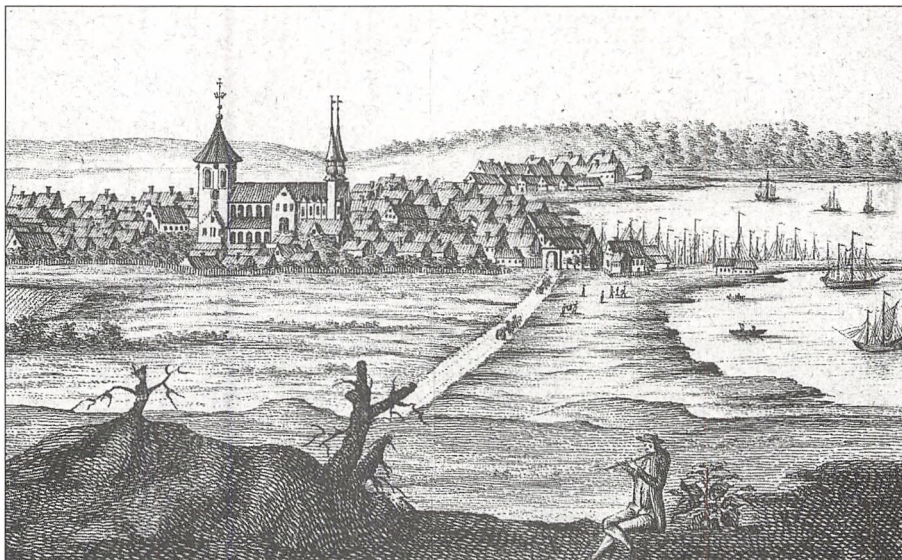
Side 32, 49, 52, 57, 62, 69, 70, 87, 90 og 93: "Århus Havn"
ved fotografierne Ole Brikner, Keld Sørensen og Finn Nielsen.

Side 43: Kort- og matrikelstyrelsen.

Side 46: Havnens arkiv.

Diverse avisklip

Bogens øvrige fotografier v. forfatteren.



Pontoppidans Danske Atlas Fra 1767 viser byens og havnens begrænsede størrelse.

© Århus Havn.

Tryk: Linde Tryk, Risskov.

Repro: Ploug Repro ApS.

ISBN: 87-986514-1-2

Forord

Havnelodsernes 250 års jubilæum

Der, hvor vi bor nu i det flotte røde Havnehus, var der engang for mange år siden et Lodshus i træ på den lille mole, der skabte læ for indsejlingen til havnen oppe i Århus Å.

Lodshuset var den daglige arbejdsplads for lodserne, som sørgede for, at skibene kom sikkert til og fra kaj.

Lodshuset var også informationscentralen for byen, som dengang var meget afhængig af skibsfarten på Århus havn. Lodserne vidste alt, hvad der var værd at vide om skibe undervejs til Århus.

Der var havn i Århus Å for mere end 1000 år siden, og der har sikkert hele tiden været folk, der kunne hjælpe skibe ud og ind, fordi de kendte stedet.

Men først for 250 år siden den 19. januar 1750 får byen et lodsreglement med bestemmelser for „lidsenbrødre, lodser eller udroere“.

Lodsernes historie er også historien om en havn, der hele tiden vokser og ændrer sig i takt med kundernes behov,

Det er den historie, der fortælles her i anledning af lodsernes 250 års jubilæum.

Kaj Schmidt.

Kapitler og litteratur-henvisning

- Side 5 : Trafikcentralen på Mindet - havnens knudepunkt
- Side 11 : Vikingebyen Aros
- Side 14 : Om havnen blev øde var byen ruineeret.
- Side 22 : Tegneren Frederik Visby - byens første havnereporter
- Side 27 : De lokale aviser og Århus Havn
- Side 39 : En havne-familie
- Side 47 : Maritim afdeling med travl hverdag
- Side 53 : Fælles kurs for Århus Havn
- Side 58 : Havnens lodser gør status 1999
- Side 70 : Med lodsbåden ud
- Side 75 : „Hermes“ agter og „Aros“ forude
- Side 80 : Lodshuse og tårn i kulde og blæst
- Side 84 : En russer fortales
- Side 87 : Havnens fremtid : - støt som det går

Litteratur-henvisning:

Århus Havns Arkiv (Erhvervsarkivet)

Emanuel Sejr „Træk af Århus Havns Historie“, 1937.

Århus gennem Tiderne I-IV, 1939-41

Emanuel Sejr :“Lidt om lodser og lodshuse i det gamle Århus“, 1965.

Poul Enemark : „Erhverv i Århus 1735“, Århus Byhistoriske Udvalg, 1963.

Århus Stifts Årbøger, 1963, Et bevæget livs roman, Frederik Visby.

Jørgen Fink : „Lodstjenesten i Århus“. Århus Havn 1989-90.

„Fra åhavn til kysthavn“, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet 1990.

„Fra kysthavn til storhavn“, Århus Byhist. Udvalg, Erhvervsarkivet 1994.

Århus, Byens Historie II og III 1720-1945, Århus Byhist. Udvalg, 1995 og 98.

Børge Holdt Madsen : Mod sund og bælt. Lodsningen fra det nordlige Kattegat 1800-1945.

Boy Jacobsen og H. Gjøde : „Hals Lodseri gennem 250 år“, 1985.

Trafikcentralen på Mindet - havnens knudepunkt

- Port of Århus, Port of Århus...
- Yes, here is Port of Århus, and who are you ?
- A Polish submarine.
- Yes, Polish submarine, channel 1-3 please.

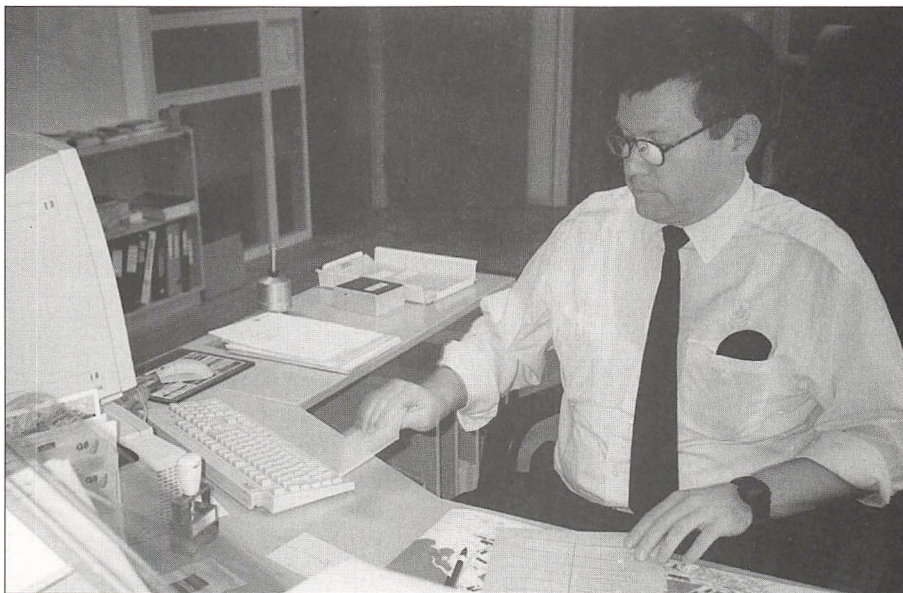
Lidt knitren i højtaleren fortæller, at der skiftes kanal.

- I need a pilot and a small tug. And I understand, that my quay is 1-2-3, is that correct ?

- Yes, and the pilot will meet you as soon as he has finished the other ship...

Ønsket om en lille slæbebåd er fælles for alle u-både. De små trossebåde, der oftest ligger som reserve, kan uden risiko arbejde tættere på u-bådene. Det medfører, at fem ænder, der havde sat sig til rette på dækket af „Ara“, pludselig flakser ned i udløbet af Århus Å. De skræpper lettere forurettet over at blive forstyrret i middagsfreden.

Denne formiddag er der travlhed i Århus Havns trafik tjeneste, som har til huse i havnens nye administrationsbygning, Mindet 2. Mere travlhed end sædvanligt. Ud over skibe med last er der fyldt med marine-



Trafikkoordinator Søren Tikjøb er omgivet af alle moderne kommunikationsmidler og har travlt.

fartøjer fra flere lande. NATO er i gang med en stor øvelse, og på et tidspunkt vil der ligge et halvt hundrede „krigere“, som man kalder dem i havnens slang.

Alle kommunikerer med hinanden på engelsk, også polakker og tyskere.

Trafikkoordinator Søren Tikjøb og assisterende trafikkoordinator Gunhild Storeide, begge med navigatør-uddannelse, klarer både VHF og telefon med opringninger fra alle de mange samarbejdspartnere, som har forbindelse med havnen i hver sine gøremål. På grund af travlheden er der ekstra indkaldelser både af lodser og havnebetjente. Flere danske søofficerer har venner blandt kollegerne i Århus, og nogle af dem kommer også op i trafikcentralen for at få en snak og en kop kaffe. Er der flere opkald end trafikkoordinatorerne kan klare på samme tid, bliver telefoner og radio betjent af en lods eller en havnebetjent, - hvem der nu er nærmest..

Lods Knud Nissen Petersen kalder med et opklarende spørgsmål :

- Jeg er på vej ind på 29 med tyskeren, skulle han op på siden af nogle andre ?

- Nej, han skal inderst, og han skal helt op til „Broen“. Inden du kommer, løber seks polske minestrygere ind, og de lægger sig på 27.

- Jamen, de skal være så hjertelig velkommen. Ligegyldigt, hvordan de gør det, så har de ikke noget med vor anløbsplads at gøre ?

- Nej, de skulle helst ikke brede sig ned over din anlægsplads, men du skal bare tæt på „Broen“. Og når du er færdig, er næste nået frem. Han hedder Kaszup“...

- Det lyder som noget, man kommer i Hot Dogs. Hvor skal han ligge ?

- På 125...

- Hvad er det for en fyr, - er det osse en kriger ?

- Ja, og han er 80 meter. Han skal ligge yderst på 125. Og jo mere yderligt, des nemmere er det for dig at komme ud med den, der ligger på 129, når han skal gå engang i morgen...

- Århus Havn, Århus Havn, - „Havternen“ kalder...

- Ja, her er Århus Havn, kanal 13, - vi lytter.

Fiskeriinspektionsskibet vælger ny kanal og melder :

- Vi er på vej fra Åhavnen over til Fiskerihavnen og for udadgående...

- Og du holder lige øje med slæbebådene, der er i gang i Containerterminalen, og der er krigere på vej ind, så hold øjnene åbne...

- Jamen, det skal vi nok. Og så skal I have tak for denne gang, - hej...

Her i trafiktjenesten er der netop i dag en travlhed, som man ellers forestiller sig i en lufthavn, hvor der starter eller lander et fly hvert minut.

Når et skib nærmer sig, er der radiokontakt på VHF ca. to timer før ankomst, og her får man hans ETA, som er det foreløbige ankomst-tidspunkt. Når skibet kommer nærmere, fanger man ham på radarskærmen ca. 11 sømil ude ved passage af Sletterhage.



Assisterende trafikkoordinator Gunhild Storeide: - Ja, her er Århus Havn, kanal 13, vi lytter...

Kalde- og nødfrekvensen er kanal 16. Den skal alle skibsradioer lytte på. I trafiktjenesten står to ens radioer, den ene fast på kanal 16, og den anden er 12.eren med havnetjenesten. Er den i brug, kan man tage kanal 13.

I trafiktjenesten er der videre mulighed for at orientere sig ved hjælp af tre overvågnings-kameraer. Det ene er placeret på den gamle lodsstation på Pier 3, og med det kan man svinge op og tage Containerterminalen på Pier 4, eller man kan svinge den anden vej rundt og zoomer ind på havnens nybyggeri. Ved kaj 85, inderst i Containerterminalens bassin 7, ses netop nu et containerskib, der hedder „Portugal Bridge“. Det sejler fast mellem Århus og havne i England, Portugal og Holland.

Kamera nummer to står på cement-siloen i Sydhavnen, og herfra kan man se de mange olie-tankanlæg og ned i Slippen eller ud af Sydhavnsløbet.

Og det tredje står i Multiterminalen, der især tager sig af de store bulk-skibe med foderstoffer, korn og gødning. Tidligere var her også stor kultrafik, men Elsam tager nu sine kulbåde ned til Elsans egen havn ved Enstedværket i Åbenrå, og de kul, der skal op til Studstrupværket, kommer med skubbepramme, som bugseres af slæbebåde, oftest fra Svitser.

- Amber, Amber, - we are ready to sail at twelve o'clock...

- At twelve o'clock, OK you will get a boatman...

Og så kommer der en tilbagemelding fra bådmanden, havnebetjent Gunnar Juul Henriksen, som fra sin position ude i havnen har fulgt med i kommunikationen i trafiktjenesten :

- Klokken 12, - jeg skal nok være der...

„Amber“ er et såkaldt Ro/Ro skib, en containerbåd med faciliteter til roll on-roll off. Det er containere, som ikke skal løftes, men rulles ombord eller fra borde. Den er fra rederiet Finncarrier. Rederiet anløber Århus fire gange hver uge med gods til og fra finske havne, blandt andet med tinstunge ruller papir til danske trykkerier fra de store finske papirfabrikker.

- Ja, „Portland“ ...

- Goddag Århus. Vi passerer nu Sletterhage og har ca. 1 time til kaj. Vil du bestille en bådmand til os.

- Ja, og en time fra nu...

Og Gunnar er der igen :

- Om en time, - den er på lystavlen...

Der er også andre gøremål. Med regelmæssige mellemrum kalder det lille opmålingsfartøj „Surveyor“. Han registrerer dybderne, og derfor skal han kende dagligt vande :

- Må jeg få en vandstand Århus..

- Plus 10...

- Og ved I, hvornår „Rostock Link“ sejler, - jeg skal hen og slå nogle streger, hvor han ligger...

- Jeg skal finde ud af det til dig...

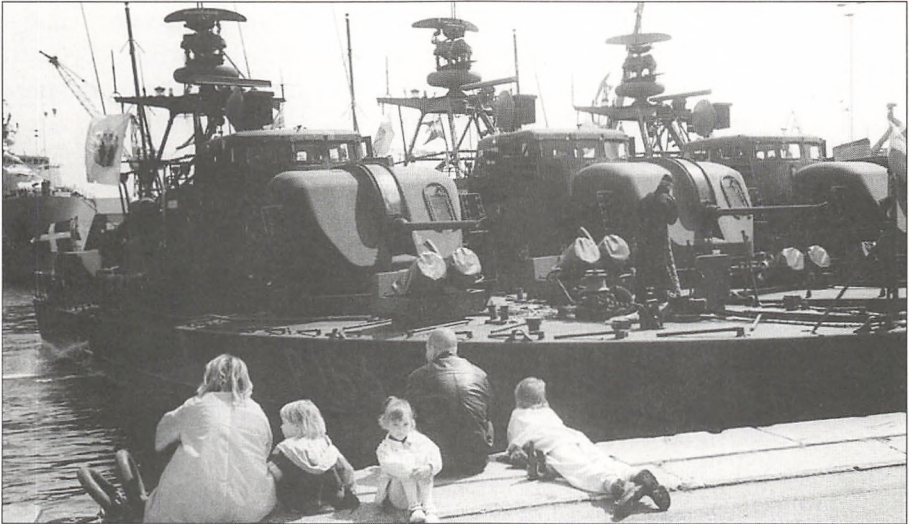
Lods Karl Nøhr er på vej ind med en tysk u-båd. Den skal ligge på siden af „Glücksburg“. Hans ordrer til bugserbåden kan også følges i trafikcentralen.

Da han senere kommer op i trafikcentralen fortæller han lidt om forskellen på at bugserer handelsskibe og „krigere“:

-Krigsskibene kan være lidt vanskelige at have med at gøre, for de vil gerne have lods, men de vil alligevel helst manøvrere selv. De siger : Når der er krig, og vi skal ind i en havn, så kan vi ikke få lods, og derfor skal

vi helst gøre alt selv...og det kan der være noget om.

Der er en forskel på handelsskibe og krigsskibe i ordregivningen. Almindelige handelsskibe siger for eksempel : Fuld frem, halv frem, langsomt frem og ganske langsomt frem. Krigsskibene kører med omdrejninger, og hvis „Fuld frem“ er 800 omdrejninger, så bruges det tal som udgangspunkt for, hvor meget man skal have..



Når Århus Havn har besøg af NATOs „krigere“, er der travlhed med andet og mere end containertrafikken. Og andre har lov at se på.

En anden speciel ting er, at mens vi taler om styrbord og bagbord, så hedder det i amerikanske krigsskibe : højre og venstre på roret. Der oversættes „Hårdt styrbord“ til „Højre 30-45 grader, hvormeget det nu er...

Og så forsvinder Karl Nøhr ud på en ny opgave.

Tankerens „Walchensee“ melder sig.

- Ja, „Walchensee“, er det dig, der er tre sømil indenfor Sletterhage? ...OK, du fortsætter bare. Hvis du er ved lods-bøjen om 20 minutter, skal vi nok være der...

Opgaverne fordeles i en fart. Knud Nissen Petersen tager „Tärnvind“, og den skal ind først. Nøhr tager næste tyske u-båd.

Da Knud Nissen Petersen nogle skibe senere kommer op i trafiktjenesten, går han på jagt efter et rent slips.

- Jeg skal have slipset skiftet. I stedet for en normal lønning, havde den sidste u-båd bare en wire spændt ud, og den var klistret ind i olie. Det

havde jeg ikke set...

- *Så kunne man vel miste taget i wiren ?*

- Heldigvis havde jeg handsker på. De griber godt fat, - det er sådan nogle med gummi-nubrer på, som de bruger i frysehusene...

Klokken er 16,30, og arbejdsdagen er slut for Søren Tikjøb og Gunhild Storeide. Det har været en hektisk dag, men nu er det ved at ebbe ud. Herefter er det vagthavende lods og havnebetjenten, der passer de forskellige opkald. Skal de ud på opgaver, tager de biltelefonerne med sig.

- Århus Havn, patruljefartøj „Lommen“ kalder...Ja, Århus Havn, vi kommer tre patruljefartøjer nede sydøst fra og er snart på vej ind i havnen. Har I noget at fortælle os ?

- Ja, her er en hel masse af dine venner...og så skal du lige være opmærksom på, at foran „Thetis“, hvor du skal ligge, der har „Thetis“ nogle ualmindelig lange fortrosser. Du skal ligge så tæt på „Thetis“ som muligt, for der skal en lille fiskekutter ind mellem dig og kaj 111.

- Ja, Århus Havn, det er forstået, og vi er stand by på både 12 og 16...

- Port Århus, Port Århus, - here is „Robert“.

-Yes, „Robert“...

- We need a boatman in one hour...

- In one hour, OK, and what is your destination, „Robert“? - Hamburg, OK, have a nice trip...

Knud Nissen Petersen forklarer, at „Robert“ har kvindelig skipper. Det er en tysk containerbåd, der kommer ca. en gang om ugen .

- *Også tyskerne kommunikerer på engelsk ?*

- Næsten altid. Men hvis der er en, der kalder på tysk, så svarer jeg på tysk.

- *Hvad gør I ved russerne, - nogle gange kan de vel hverken det ene eller det andet ?*

- Jeg har lært mig en lille smule russisk, så jeg kan give dem de vigtigste oplysninger, og når jeg lodser, kan jeg sige styrbord, bagbord, frem og bak, midtskibs, 10 og 20 - så har man ror-vinklerne, - resten foregår ved de store armbevægelser...

- Århus Port, here is „Robert“ again. I have changed my time and want to leave in 20 minutes.

- In twenty minutes, OK.

Gunnar har været med på en lytter og melder tilbage:

-Jeg kører derud nu, Knud...

- OK, „Robert“, the boatman will come to you now, so you can leave, when you are ready.

- Very kind, thank you very much...

Vikingebyen Aros

Næsten vindstille og havblik. I dovne, let skummende skvulp løb vandet igen og igen op omkring de samme sten, trak sig let boblende tilbage. Det så ud, som om det våde sand tørstigt kunne blive ved med at suge til sig.

En mor gik sammen med sin søn langs stranden syd for Århus. Han var i den videbegærlige alder, omkring 6-7 år. Hver gang han fik svar på et spørgsmål, var han parat med et nyt. På Moesgaard Museum havde han netop besøgt en udstilling om vikingerne og set en model af et vikingskib og en runesten med dæmonagtigt fjæs, der med sine horn, brede flab og store øjne nærmest lignede en trolld.



Runestenen med det dæmonagtige fjæs, sine horn og sin brede flab ligner nærmest en trolld, og den kan nok sætte fantasien i sving hos en videbegærlig dreng. Århusstenen er fra cirka år 1000. Den blev fundet 1850 ved Mølleparken

Hun fortalte fantasifuldt om vikingernes vold og vildskab, deres grusomme griskhed, og om hvordan de mere fredelige var ude på den første købmands-færd og mødte kristendommen.

Hvordan var Århus dengang, ville drengen vide.

Moderen kunne fortælle, at byen voksede op omkring udløbet af Århus Å, og at den dengang hed Aros.

De mange spørgsmål fik hende til bagefter at slå op i Vilhelm la Cours

Danmarks-historie. Herfra kunne hun fortælle videre, at ærkebispem i Hamborg-Bremen i 948 fik paven tilladelse til at indvie tre danske biskoper, - den ene i Slesvig, den anden i Ribe og den tredje, Reginbrand, i Århus.

Om han nogensinde kom til Århus, fortaber sig i historiens dunkle fortid. Men det fortæller dog, at Århus allerede i vikingetiden har haft en vis størrelse.

Nogle år senere - i 965 - udsteder den tyske kejser Otto I et brev, der fritager kirkerne i Slesvig, Ribe og Århus for at betale skat, og på den måde optræder han, som om han var konge af Danmark. Så det var nok nærmest en tom gestus uden realiteter.

Det var også omkring den tid, Erik den Røde opdagede Grønland.

Nysgerrigt søgte hun videre og fik fat i bogen „Fra Åhavn til kysthavn“, som blev udgivet af Århus Byhistoriske Udvalg og Århus Havn.

Det ældste Århus var en borgby og en handelsby omgivet af volde. Fra Saxo ved man, at byen i 1132 fungerede som krigshavn, og at den nogle år senere led svære tab under vikinge-overfald.

Da mor og søn en frostklar januar dag igen gik tur ved stranden, var hun forberedt på at svare på mange flere af hans spørgsmål, men nu var drengens fantasi andre steder.

Han bukkede sig og samlede en hånd-stor flad sten, som var rund, og som saltvandet havde givet en kraftig rød farve.

- Slå smut med den, opfordrede han.

Det var hun ret god til.

Stenen tog en halv snes hop hen over vandfladen.

Tankefuldt pegede hun på hvert plask, og hvordan ringene bredte sig:

- Sådan er det også med historien. Vi får noget at vide her og der, og begivenhederne kæder sig ind i hinanden...

Måske ville hendes søn en dag huske og forstå.

- Hvordan fandt de vej til England, spurgte han videre.

-Jeg ved det ikke, men mon ikke de brugte solen og stjernerne til at holde den rigtige kurs. Det er slet ikke til at forstå, at de kom så langt omkring. Husk på, der skulle gå omkring 500 år, før Columbus og hans folk på jagt efter en nemmere vej til Indien fandt frem til Amerika, og endnu dengang var der mange, der troede, jorden var flad som en pandekage...

Spørgsmålet blev ved med vende tilbage, og via informationen på Århus Kommunes Biblioteker fandt hun frem til „Vikingerne historie“. Den gav et spændende svar.

Under udgravninger på Grønland kort efter 2. Verdenskrig fandt man et stykke af en knækket træskive, som kan dateres til omkring år 1000, og

i træskiven var der skåret nogle hak hele vejen rundt, og der var skåret to linjer, - den ene næsten lige og den anden buet..

Måske skal man være navigatør for at forstå de videre forklaringer, men her er, hvad moderen senere fortalte sin søn :

- Skiven kan rekonstrueres til en cirkel med en diameter på ca. 7 centimeter. I midten har den haft et lille træstykke eller en stav, som ved jævndøgn kastede en skygge som den lige linje, og ved sommer-solhverv svarede solens gang og dens skygge til den buede linje.

Solens synlige bane over himlen fra øst mod vest afhænger af årstiden og af breddegraden, - altså hvor langt nordpå eller sydpå, man er med sit skib. Når solen står højest på himlen, har man ret nøjagtigt mulighed for at udpege verdens fire hjørner.

- Sådan et instrument kalder man et solkompas, forklarede moderen.

Og så kom drengens kloge spørgsmål :

- Hvad gjorde de så, når der var gråvejrs i en uge?

Om havnen blev øde var byen ruineret

- Kongen kommer, kongen kommer...

Handskemagerens Christen og skomagerens Jens løb med klaprende træsko og kaldende på de andre kammerater mellem husene ned mod åens munding. Grovsmedens to drenge stod allerede nede ved bolværket og kikkede ud over bugten, mens de røg på hver sin kridtpibe.

Kongens fregat lå for anker længere ude.

Vi er tilbage i det herrens år 1733. Det var Christian VI, der var på besøg, og fregatten kunne ikke komme ind til bolværket, fordi havneindløbet var fyldt med sand, tang og affald fra byen. Kongen måtte gå i land fra en båd. Det har næppe passet majestæten. Christian VI var flittig og velbegavet, men ikke folkekær som faderen, Frederik IV.

Besøget i Århus fandt sted tre år efter tronbestigelsen, og en karakteristik fortæller, at kongen havde en forskruet opfattelse af sin egen persons ophøjede storhed.

I en indberetning fra dengang fortælles, at havnen er så tilstoppet, at „iche et fahrtøyt på 5 a 6 fod kand flyde ind og ud“.

Da kongen ved selvsyn havde set havnens forfald og hørte om byens større fartøjer, der måtte losse ved pramme og søge vinterleje i Kaløvig, lovede han at skænke byen en muddermølle.

Den ankom et par år senere, men gaven var af tvivlsom værdi, fordi den var dyr i drift. Både by og havn var fattige efter svenske-krigene og fik nye tab under Store Nordiske Krig. Besættelse, brande og tabslister på over 40 skibe satte sit præg på byen. I 1735 havde Århus 53 skibe. De største sejlede på Norge med korn og andre landbrugsprodukter, og med tilbage havde de bl.a. tømmer, fisk og jern. Århus havde en årlig udførsel på omkring 50.000 tdr. korn.

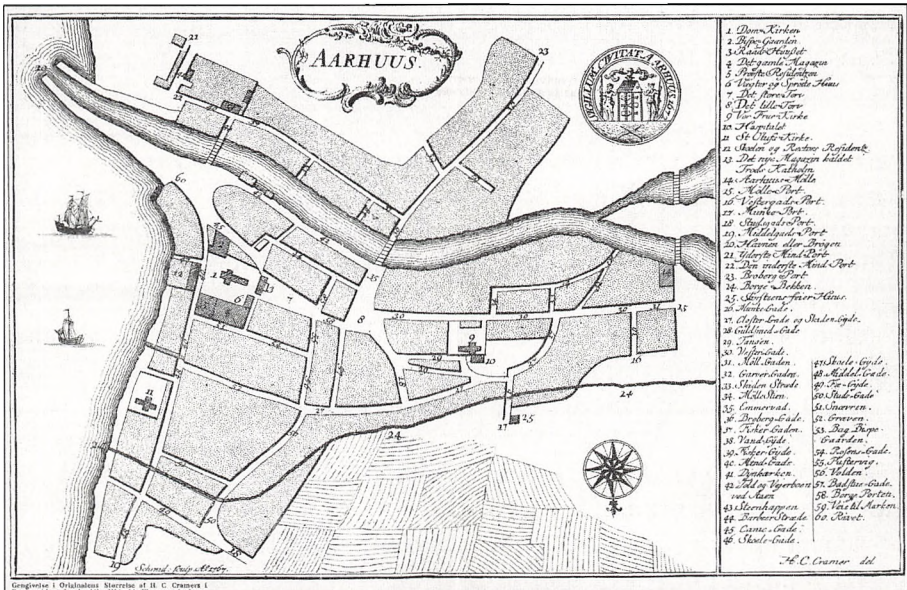
Mindre skibe sejlede på Østersøen og kom hjem med hør og hamp. De mindste sejlede til andre provinshavne med for eksempel korn og træsko.

Hvad var Århus for en by på den tid ?

Pontoppidans Danske Atlas fra 1767 viser mod øst Studsgade og Mejlgade bag byportene, midt i billedet Domkirken med Katedralskolen overfor, Vor Frue Kirke, Vestergade, Guldsmædgade og nede ved åen Mindegade og Fiskergade. Vest for åen næsten intet, - der er kun markeret nogle små stikveje, der omtales som „Veje til marken“.

Historikeren Poul Enemark, der for Århus Byhistoriske Udvalg har skrevet „Erhverv i Århus 1735“, mener, at Århus omkring den tid havde

3600 indbyggere, og både Odense og Ålborg var større. Århus havde knap tusind næringsdrivende. Blandt de privilegerede, som havde særlig tilladelse til at drive deres erhverv, var en apoteker, farvere, bogbindere og en tobaksspinder. Der var også enkelte barberere, det vil sige folk, der gav sig af med kirurgi, men de havde svært ved at få anerkendelse.



Pontoppidans Danske Atlas fra 1767 viser havnen og byen dengang. Note 1 er Domkirken, note 20 er "Havnen eller Brøgen" og note 59 "Veie til Marken". NB: Bemærk: Nord vender nedad. (Lokallhistorisk Samling, Hovedbiblioteket).

På håndværkssiden var der flest skomagere og skræddere, handskemagere og smede, men der var også en del skibstømmere.

Med til tidsbilledet kan føjes, at amtmand Trappaud har denne registrering af de unges rygevaner : „Røg Tobak er iblandt den gemene Almue alt for gemen, og det er ikke rart at se drenge på 12 og 14 Aar gaac med Piben i Munden“.

Der gennemføres en sabbatsforordning, som gør det ulovligt at udeblive fra søndags-gudstjenesten. I byerne straffes overtrædelser med bøder, og på landet sættes forsømmelige bønder i gabestokken.

Baggrunden for den lovpligtige gudfrygtighed er udviklingen i pietismen med krav om større fromhed i livsførelsen, og Christian VI og hans dronning er ivrige pietister.

Stavnsbåndet indføres i forbindelse med genoprettelse af land-

militsen, og det forbydes enhver værnepligtig bonde mellem 14 og 36 år at forlade det gods, hvortil han hører.

Det overlades til godsejerne at udpege de militærpligtige bønder. Færgefarten mellem Århus og Kalundborg fik stigende betydning, og for at undgå problemer med smakkernes bemanning i forbindelse med militær-udskrivning var i en længere periode fire bådsfolk på hvert færgeløbs smakker fri for udskrivninger..

1735 giver stiftamtmanden en vurdering af byens situation. Der klages over landprang fra udenbys folk, og han mener, over 300 handler i smug. Århus havde to politibetjente og desuden en havnefoged, som skulle holde orden, overvåge havnesejladsen og se efter bolværk og broer. Han skulle afgive indberetning til havneinspektørerne, som bestod af et udvalg på fem mand, nemlig byens vejer og måler, en repræsentant for magistraten, en købmand og - som det siges dengang - to afdankede skippere.

Jævnligt indløber klager over havnens ringe vedligeholdelse, og kongens muddermølle lægger kun få fod til havnens dybgang. Havneinspektionen gav denne vurdering, som i sit grundindhold den dag i dag karakteriserer forholdet mellem by og havn :

„Byens og Indbyggernes Konservation, fra den bedste Borger til den ringeste Daglønner, består i Havnens Vedligeholdelse, thi om Havnen blev øde, var byen ruineret...“

Havnen har på dette tidspunkt uden tvivl haft flere lodser, men lods-begrebet er ikke klart afgrænset.

Som en konsekvens af Danske Lov, givet i Christian Vs regeringstid, blev Dragør Lodseri oprettet 1684, og i 1735 opnåede Hals Lodseri statsanerkendelse.

I Århus har lodseriet hele tiden været byens, og man ved, at bystyret ansatte den første lods i 1743.

Men et egentligt lodsregulativ kom først nogle år senere. Det sker 19. januar 1750, da byens styre udfærdiger et lods-reglement „hvorefter de her i Århus anordnede lidsenbrødre, lodser eller udroere sig have at rette og forholde“.

Historikeren Emanuel Sejr forklarer i en af sine afhandlinger om Århus Havn, at en lidsenbroder nærmest er en drager. Han mener ordet er plattysk og udledt af lits, - en snor til at bære byrder med. I den tids dokumenter staves ordet på forskellig måde, - med ds, ts og tz

De er „pligtige at efterkomme alt, hvad havnefogeden dem tilsiger at gøre, såvel ved skibenes rippen og flytning i havnen som ved alt andet, der deres tjeneste vedkommende kan forefalde“. Til gengæld må ingen gå dem i bedene, og sålænge de er flittige og „tjenstagtige“ var der sikret dem

Der var også takster for ren dragertjeneste, nemlig 8 skilling for „en kuffert med kappe og rejsehynder at bære fra smakken op mod åen til broen over Mindebroen, Dynkarken til Fiskergades ende, på Skolegade til den liden bro på Kannikegaden, til det store torv og domkirkegården“. Men skulle kufferten bæres videre til Vestergade, Studsgade, Mejlgade eller andre steder med den afstand, var prisen 12 skilling.

Lodserne får indskærpet, at de altid „først nøje haver at iagttage, om vandet er i åen eller mundingen af havnen så højt, at det ankommende skibsrum dér kan indløbe“. Hvis ikke de passer på, og skibet evt. tager skade, er de erstatningspligtige og kan idømmes en mulkt.

Lodserne skal desuden udføre deres arbejde „uden nogen uvillighed, knurren, støjen, banden og deslige“, ellers kan de også på grund af dårlig opførsel få en mulkt - eller „dømmes til strafs lidelse og efter omstændighederne aldeles kasseres“.

Formuleringen med „knurren, støjen og banden“ er velkendt på havnen. Den morer man sig over den dag i dag.

Men dengang kan den have været ret velbegrunderet.

I 1792 påtaler fem skibsredere og skippere „litsenbrødrenes slette opførsel i deres pligter for os og andre sejlende, da de bestandig den største del er drikfældige næsten fra morgen til aften.

Så vidt det kan registreres, kom der ikke noget ud af den kritik, men året efter fik magistraten en ny klage, og nu var den underskrevet af 24 af havnens betydelige kunder. De seks af dem var medlemmer af det daværende bestyrelse.

De påtaler havnefogdens „alderdom og uhabilitet“ og „litsenbrødrenes efterladenheder og utilladeligheder“. De har været forsømmelige i deres vagttjeneste og været skyld i, at skibe ikke kunne komme i havn.

Underskriverne ønsker desuden al brændevinshandel ved havnen forbudt, når der arbejdes med skibene.

De 24 underskrivere kommer med navns nævnelse med forslag til ny havnefoged, idet de er enige om, at skipper Christian Hansen vil være den bedste. Samtidig vil de gerne have ham beskikket som oldermænd for litsenbrødrene, og de ønsker, at han skal have „en uindskrænket kommando over dem, således at de i alle begivenheder uden mindste knur eller uvilje skal være ham hørige og lydige...“

Magistraten bliver smækfornærmet over henvendelsen, og den får lov at ligge.

I 1795 kom der en ny klage, stort set fra de samme 24, men nu suppleret med en del skippere. Klagerne konkretiseres med, at det ikke har været muligt at få lods ud om natten. Tonen er mere afdæmpet og

ærbødig, og magistraten erkender tilsyneladende, klagen er berettiget, og der gennemføres realitetsforhandlinger.

Christian Hansen bliver ny havnefoged, og der ansættes et par nye lodser. Samtidig foreslog rederne takstforhøjelser, som skulle give lidsenbrødrene bedre indtægter.



Dette postkort fra Lokalthistorisk Samling, Hovedbiblioteket, Århus, viser, hvordan Århus Havn så ud i 1846.

Stille og roligt får havnelodserne i Århus mere ordnede forhold. I 1836 kommer de tilsyneladende af med arbejdet som dragere. I en annonce i Aarhus Stiftstidende 14. maj kan man læse, at lodserne har vægret sig ved at være dragere til de takster, som generalpost-direktionen har foreslået, og derfor opfordres de af byens øvrige indvånere, som kunne tænke sig at indtræde i Dragerlauget, at give møde for magistraten på et nærmere fastsat tidspunkt.

I Aarhus Stiftstidende 31. maj 1844 kan man læse, der har været møde på byens rådstue vedrørende havnens udvidelse. Baggrunden var en forespørgsel fra Generaltoldkammeret, om byen ville garantere 30.000 rigsdaler til projektet. „Dette blev næsten eenstemmig forkastet, da derved ikkun vandtes 14 a 15 Fods Dybde“. Derimod ville bystyret gerne garantere for et større beløb, hvis man nåede ud til dybet med med 17-18 fod. „Betænker man derhos, at fra Frederikshavn til Apenrade er Aarhus Havn på hele Jyllands Østkyst den eneste som ligger lige ved Havet, da

fortjener denne i Sandhed stigende Opmærksomhed. Havnens Indtægter ere saa betydelige og saa sikke, at der ogsaa for det aarlige overskud kan gjøres betydeligt arbejde. Man derfor bør og kan ikke vente Andet end at Ønsket om Havnens størst mulige Udvidelse vil opnaaes“.

Et markant skridt i Århus Havns videre udvikling er dateret 10. maj 1845. Denne dato sendes fra „Generaltoldkammer- og Commerce Collegium“ et brev til Århus Stiftamt med godkendelse af det nye havnebyggeri. Bystyret i Århus havde dermed vundet over de københavnske bureaukrater.

I 1855 udarbejder Havnekommissionen i Århus en særlig instruktion for havnefogeden. Det er ham, der har det øverste ansvar for havnens hverdag. I instruksens paragraf 4 hedder det :

„Havnelodserne staae umiddelbar under Havnefogdens kommando. Han paaseer og tilholder dem nøiagtig at opfylde deres Pligter, både Nat og Dag, ved Fyrenes og Lygternes pasning, Skibes Ind- eller Udlodsning, Vagthold og Udkik. Han benytter deres Tjeneste ved Forhalinger i Havnen, Ankeres Udbringelse eller Flytning, kort overalt, hvor han til Havnens Tjeneste finder det fornødent. Skulde Lodserne, eller Een eller Nogle af dem, vise Overhørihed imod Havnefogdens befalinger, melder han det for Havnecommissionen, som undersøger Sagen og foranstalter de skyldige straffet.

Som Formand for Lodserne meddeler han til den Kongelige Toldkasserer, Attest for hvert Skib, til Oplysning om det har benyttet Lods eller ei“.

I paragraf 10 stilles der samtidig krav til havnefogdens opførsel:

„Af Havnefogden fordres det, at han beegner Enhver, han i sit Tjenesteforhold som Havnefoged kommer i Berørelse med, høflig og upartisk, og efter bedste Evne og med Samvittighedsfuldhed sørger for, at Alle skee lige ret. Forseelse herimod vil blive alvorligt straffet. Skulle Nogen behandle ham ilde i Ord eller Gjerning, melder han det strax til Havnecommissionen, som vil vide at hævde ham i den Agtelse og lovlige Virksomhed, hans Embede som Havnefoged fordrer. Havnefogden må stedse have sit Skildt hos sig til Foreviisning for Enhver, som måtte nægte at adlyde hans Anordninger som Havnefoged.“

Instruksen giver også et tidsbillede af havnens størrelse og byens renovations-system, idet det hedder:

„Havnefogden skal stadig eftersee Havnen og Canalen på begge sider fra dens yderste Ende og op til Frederiksbroen, og såvidt muligt ovenfor, og derved lægge Mærke til:

- a) om Bolværkerne, såvel Byens som Havnens, findes i forsvarlig Stand;*
- b) om Fortøiningspalene alle ere solide;*
- c) om Rendestenene ved Udløbet ere forsynede med de befalede Kister og*

*Rister til at afholde Skarnets Udløb i Canalen;
d) om Møddinger og andre Indsamlinger ikke blive lagt for nær ved
Canalen, eller om Locummer ikke ere anbragte på sådanne Steder, at
Ureenligheder derfra kan udflyde i Canalen, samt nøie efterforske, om
Nogen forsætlig kaster Skarn eller andre synkbare Ting i Canalen...*“

Havnekommissionen var aktiv på alle disse områder, og i takt med de stadigt mere fastlagte rammer stiger også kravene til lodsernes kvalifikationer. Det er formentlig baggrunden for, at man i 1858 måtte afskedige alle fire lodser og i stedet ansatte fire fra Helsingør.

Der findes ikke nogen nærmere forklaring, idet havnekommissionens forhandlings-protokol for det pågældende år ikke eksisterer.

Endnu året efter kan man i Aarhus Stiftstidende 5. september læse et indlæg fra nogle af byens skibsredere og skibsførere med følgende som første spørgsmål : „Hvorfor blev i forrige år samtlige herværende 4 lodser afsatte ?“

Iøvrigt er havnens folk ikke ret tilfredse med byens styre. 7. januar 1859 er der et læserbrev i Aarhus Stiftstidende, hvori flere skibsførere beklager sig over, at dybden i havnebassinet opgives til 18 fod, uden at havnekommissionen dementerede det. Året før så indsenderne en rundgattet jagt med 9-10 fods dybgang tørne så hårdt mod grunden midt i havnen, at „masten dansede“. Og et par måneder senere forliste den samme jagt midt i havnen på 10 fods vandstand.

Men sammenfattende er både by og havn ved at få facon. Et kort over Århus , dateret 1858, viser, at Århus har en yderhavn beskyttet af to moler, og man ser i et hjørne af billedet byens stolthed, det nye rådhus, der blev indviet i december 1857. De første hundrede år af lodsvæsnets historie kan rundes af med en konstatering af, at både by og havn er på vej mod mere professionelle rammer.

Tegneren Frederik Visby -byens første havne-reporter

Det bliver vanskeligt at modbevise den påstand, at byens første havne-reporter hedder Frederik Visby. Hans akvareller med Århus-motiver fra midten af 1800-tallet findes i Købstadmuseet Den Gamle by i Århus, - flere end hundrede. Desuden motiver fra hans ophold på de vestindiske øer især på Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Yderligere har Visby en overgang fulgt de danske tropper under krigen i 1864, og nogle af disse tegninger blev bragt i Illustreret Tidende.

Med opladt sind og vågne øje strejfede han rundt i byen og på havnen. For eksempel er der et billede fra Århus-bugten i en is-vinter med indefrosne skibe.

En mand løber med en trosse over nakken, og Visbys tekst bag på billedet lyder :

„Da Langballes kulskibe indisedes og lods Petri løb løbsk,- desformedelst og begrundet po o.s.v.“

Lods Petri skulle hale i en trosse, men da han begyndte at løbe, var den ikke gjort fast i den anden ende, og han løb grassat ind mod land.

Historikeren Jørgen Fink, der skrev Århus Havns nytårshilsen 1989-90, mener, der samtidig er tale om en diskret hentydning, når Frederik Visby i forgrunden af billedet har tegnet en brændevinsdunk.

I hvert fald var lods Petri en af de fire lodser, der blev afskediget i 1858, - det år da havnekommissionen gik over til at ansætte lodser, som bevisligt havde erfaring i at føre skib. På billedet ser man, hvor vanskeligt det er at få de tre kulskibe ind i Århus Havn. I baggrunden står en snes mand beskæftiget med at bryde en rende i isen.

Visbys akvareller blev vist på Landsudstillingen i 1909, og de giver et godt billede af Århus omkring 1850.erne.

Faderen var præst i Vester Velling en halv snes kilometer vest for Randers. Da Frederik Visby, som blev født 1839 i Tikøb, Nordsjælland, var omkring 12 års-alderen, blev det besluttet, at han skulle til Århus for at gå i Katedralskolen, og han kom til at bo hos en af familjens venner, lærer Johan Michaelsen, der havde sit hjem i Møllestien.

Efter eksamen på Katedralskolen i 1858 rejste han til København for at studere på universitetet. I starten fulgte han forelæsninger på Polyteknisk Lærestanstalt, men i 1860.erne fik han undervisning på Akademiets frihåndsskole og modelskole. Det var fire år, der gav ham kunstnerisk ballast, men forældrene var bange for, at det ville blive et usselt levebrød, og de krævede, han skulle uddannes som håndværker. Det

var bittert for ham, da han en dag måtte stille blandt regulære malersvende, og han blev hurtigt spottet som „den akademiske maler“. I efteråret 1865 brød han af og rejste til Dansk Vestindien.

1870 er han tilbage i Århus, hvor han bl.a.købte et foto-atelier med tilhørende 700 negativer. Man kan bagefter spekulere på, hvor mange af negativerne, der er billeder fra by og havn, og hvor mange der senere kan have været ham en støtte, når han ville fastholde situationer, som han huskede dem fra ungdomsårene.

Senere i 1870.erne er han påny i København, hvor han på et par år bliver uddannet som tandlæge, og derefter går turen igen med familie til Dansk Vestindien.

Mange af Visbys tegninger viser motiver fra 1840.erne og 1850.erne, altså gymnasieårene mellem 12 og 19.

Arkivar Peder Jensen, der har skrevet om Frederik Visbys livsforløb i Århus Stifts Årbøger 1963, mener, der er sandsynlighed for, at Visby først efter 1888, da han nedsatte sig som tandlæge i Vestergade, tog fat på motiver af Århus, som byen og havnen så ud i hans skoletid.

Det er en registrering, der giver mulighed for at fabulere lidt over Visbys snak med de kendte ansigter. Visbys tegninger viser jysk lune og understreges af kommentarer på bagsiden.

En af de morsomme situationer viser en brandparade i Århus. To af brandfolkene står med en utæt vandtønde, og det bringer lidt uorden i geledderne. I følge Visbys notat på bagsiden råber brandmajoren :

„Hold foslaw for Helved. Hows åpo te de æ parademarss.- Træd om. - Så for Satan“.

Visby havde sans for de bramfri bemærkninger. Lærer Johan Michaelsen, som han boede hos, var ansat på friskolen i Grønnegade, og Visby har med få sætninger gengivet onkel Johans sprog, når han kom hen med hans frokost på skolen :

- Stille. Fanden tordne i jeres hals. Hånden af bukselommen. Snyd næsen...

Et Visby-billede, beskriver en situation i 1852 med postvognen udenfor posthuset i Rosensgade. Her får man at vide, postmesteren var en myndig herre „selv hans skygge havde man respekt for, og Johan Michaelsen „hattede“ derfor usædvanligt dybt, ja lige ned i stenbroen“.

Andre af byens originaler var „Spjat-Cecilie med sit dårende lager af stanglakrids“ og Per Høne med de svage øjne.

Et andet billede er fra havnen med en mand, der står på en tønde. Teksten lyder : - Da „Iris“ udeblev, og den beængstede aktionær gik i tjæretønden. Lods Petris røst : Vel da, at skyskraberen gik klar“. (Til

forklaring : „Skyskraberen“ er betegnelsen for øverste råsejl.)

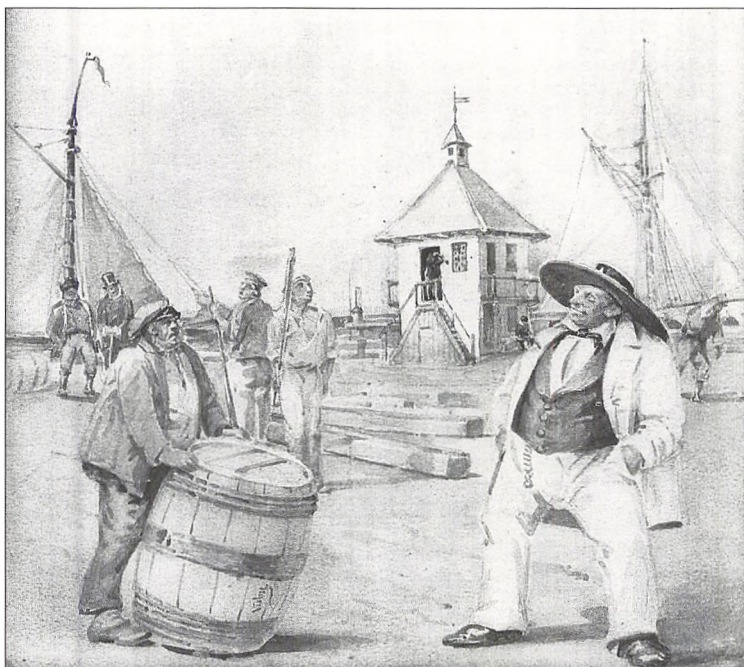
Et herligt Frederik Visby-billede viser situationen, da kaptajn Svane fra briggen „Ørnen“ tager landlov. Han står bred og mægtig nede på havnen og fortæller sømands-historier :

„Bras bak for en fuldrigger, ay ay“, og så fortalte han videre om dengang , han mistede sit fartøj under en stranding og var for svær for redningsbåden:

„Så stak man en trosse på mig, og så boiede jeg præcis som en vager agter for båden i fulde tre timer, til vi nåede land. Sandt ? Ja, kraft steile mei er'et sandt, brand stage mei“.

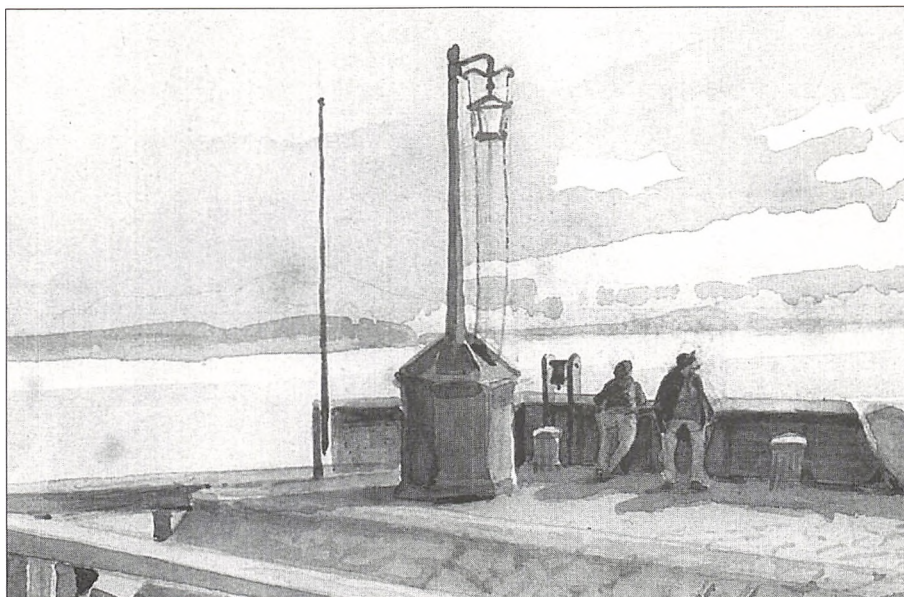
Midt i billedet ses det ældste lodshus, som blev opført 1805.

En situation fanget af Frederik Visby: Kaptajn Svane har taget landlov og fortæller skrøner. Midt i billedet ses lodshuset fra 1805.



Et billede af havnefyret på Søndre Mole fortæller om, hvor vanskeligt lodsens arbejde var dengang. Det hørte med til lodsernes pligter at passe fyret. Med et snoresystem blev fyrlyampen hejst op og ned. I kraftig blæst skulle man holde øje med, om fyret blæste ud, og særlig drøj kunne tønnen være en vinternat med snestorm.

Det blev i øvrigt en lettelse i arbejdet, da man i 1859 besluttede at opføre et jernfyrtårn med en glaskuppel, som gav fyrbluset større stabilitet.



Sådan så havnens fyr ud endnu i 1850'erne. Lodserne skulle sørge for, at der var blus på lampen, selv i hårdt vejr. I 1859 fik man et fyrtårn af jern med en glaskuppel øverst.

Midt i 1850.erne har Visby fanget et situationsbillede med en stabelafløbning fra H. Thomsens skibsbyggeplads i Mindegade. Det fremgår tydeligt af billedet, at pladsen er kneben, og nogle år senere går skibsbyggeriet i Århus nærmest i stå. Men det fortælles, Hans Broge og J.M.Mørk, kendte købmænd og skibsredere, begge fik bygget skonnerter og barkskibe. De var driftige mænd, der fik stor betydning for byens udvikling. Begge havde øje for de nye samfærdselsmidler, dampskibe og jernbane.

To Visby-akvareller viser havnebygning i 1840.erne. Her er der tale om en kombination af gode efterretningskilder og efterrationalisering, idet Visby først som 12-årig kom til Århus i 1851.

Den ene er et tidsbillede, som er ret dækkende. Man ser lodshuset i den daværende udgave, hjuldamperen „Lolland“ er på vej ud af havnen. Inde i havnen ligger en smakke og et koffardi-skib, der er påmalet kanonporte. Det var for at skræmme sørøverne.

Den anden viser to drenge på en tømmerflade omtrent på det sted, hvor Toldkammeret mange år senere blev bygget.

I baggrunden skimtes lodshuset og nogle skibe.

Da Frederik Visby for alvor slog sig ned i Århus i slutningen af



Sådan forestiller Frederik Visby sig, at Århus Havn så ud i 1840'erne. Hjuldampere "Lolland" er på vej ud af havnen. Ved kajen ligger et koffardi-skib. For at forskrække fjenden var der malet kanonporte på skibet.

1880.erne kunne han gå tur ved en havn, der havde forandret sig siden hans drengetid. Der var travlhed med at anlægge et nyt havnebassin nord for det gamle med en fordobling af vandarealet, med 1100 meter ny kaj, og man havde nu en dybgang på 7,5 meter.

Byens indbyggertal var på et halvt hundrede år firedoblet til omkring 33.000, og Århus var nu landets største provinsby. Århus er godt på vej ind i 1900-tallet. Man fristes til at lade Frederik Visby sige med lodserne: Støt som det går...

De lokale aviser og Århus Havn

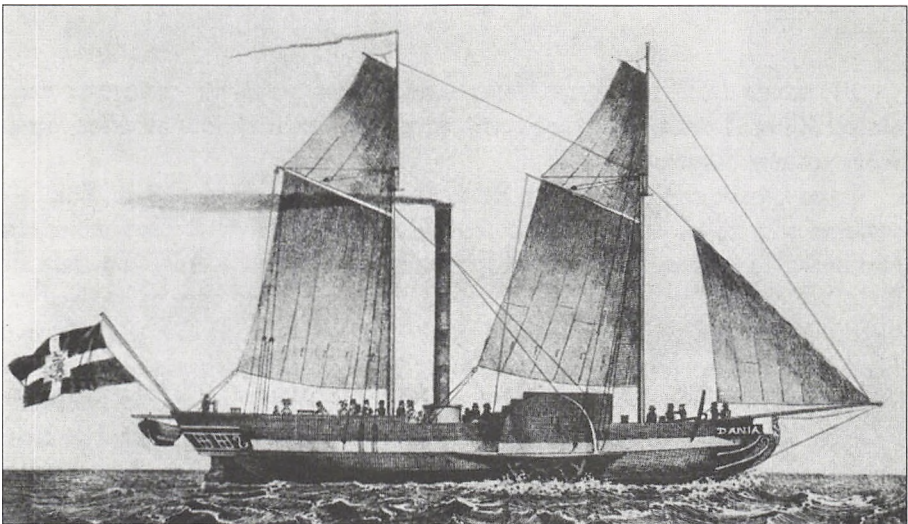
Da første nummer af „Aarhus Stifts Adresse-Contoires Tidender“ udkom 3. januar 1794 var forsidens første nyhed :

„Skipper Sode her af Byen, som fører Vinter-Smakken, ligger færdig for med første følelig Vind at afgaae med samme til Callundborg“.

I al sin korthed en bekræftelse på mange redaktionssekretærs ord om, at navnestof og havnestof er godt stof.

Lad os tage nogle lange skridt hen over de lokale avisers havne-registreringer op gennem årene. De fleste eksempler er hentet i Århus Stiftstidende, men også Århus Amtstidende og Demokraten, som begge er faldet i bladkrigen, plus Jyllands-Posten er bidragydere til dette kalejdoskopiske tilbage-kik.

24. juli 1835 : Vi have med forrige Post modtaget den ubehagelige Efterretning, at vor første Grønlandsfarer har været uheldig. Efter at den kun havde fanget omtrent 300 Robber var den gået til Spidsbergen på Hvalrosfangst, men strax ved Ankomsten bleven overfaldet af en svær Storm, der havde sat Skibet ind mod de højtoptaarnede isbjerge, blandt hvilke det saaledes var blevet indeklemt, at det først efter flere Dages



Dampskibet "Dania" kunne i marts 1837 på grund af storm og sne ikke se noget fyr, da skibet skulle anløbe Århus Havn. Det gav anledning til en voldsom kritik af lodserne.

Anstrængelser var kommet ud igjen af Isen, men læk og i hølilig ramboneret Tilstand ; og saaledes var det, uden Roer , kommet ind til Tronhjem.

Forlangt Indrykkelse.

Undertegnede, Passagerer med Dampskibet *Dania*, finde sig eenstemmigen foranledigede til, offentlig at bekendtgjøre følgende:

Efter Ønske af Hr. Capitain Berg, Skibsfører for Dampskibet *Dania*, bevidne vi: at vi, efter at have udholdt en saare haard Reise fornedelst Modvind og Storm, vare lige udfør Aarhus i Aftes Kl. 11½; men da der ei var noget Fyr at see, og Luften var tyk med Snebyger, turde Skibets Fører, Capitain Berg, ei driste sig til at gaae ind, især da der ei var noget Haab om, at Lodserne havde observeret os og kunde komme os til Hjelp. Vi maatte derfor under mange Besværligheder arbeide os over til Møls; og ligge nu her i Dag for Ankers med en heel Storm. Vi mene derfor at have den høieste og billigste Grund til at udtrykke vor Harme mod en saadan utilgivellig Forsømmelse fra Havnecommissionens Side, idet vi, istædtfor at have kunnet endt vor Reise sidste Nat, nu have holdt Søen det øvrige af Natten, og under megen Fare og Besværlighed have kunns lidet Haab om at komme ind i Aarhus Havn i Dag, da Stormen er tiltaget og Vinden bærer lige paa Havnen. Havde Fyret været tændt i Aftes, havde vi sikkert kommet ind, da Veiret paa den Tid vi passerede Aarhus, Kl. 11½, var mindre heftigt og Vinden heel Norden. Idet vi have gjort opmærksom herpaa, haabe vi, at Havnecommissionen ei oftere vil udsætte Menneskers Liv for den største Fare.

“Forlangt indrykkelse”
rejste debat om
lodsernes arbejde.

Skrevet ombord paa Dampskibet den 20de Marts 1837.
H. N. Bay. Röttböll. P. Koch. Kaarsberg.
N. Bay. Hammer. Fürst. R. Welling.
F. Mönsted. Ahlmann.

21. marts 1837 : Forlangt indrykkelse : Undertegnede Passagerer med Dampskibet „Dania“ finde sig eenstemmigen foranledigede til offentlig at bekendtgjøre følgende:

Efter Ønske af Hr. Capitain Berg, Skibsfører for Dampskibet „Dania“, bevidne vi : at vi, efter at have udholdt en såre haard Reise fornedelst Modvind og Storm, vare lige ud for Aarhus i Aftes Kl. 11 1/2 ; men da der ei var noget Fyr at see, og Luften var tyk med Snebyger, turde Skibets Fører, Capitain Berg, ei driste sig til at gåe ind, især da der ei var noget Haab om, at Lodserne havde observeret os og kunne komme os til Hjelp. Vi maatte derfor under mange Besværligheder arbeide os over til Møls; og ligge nu her i Dag for Ankers med en heel Storm. Vi mene derfor at have den høieste og billigste Grund til at udtrykke vor Harme mod en saadan utilgivellig Forsømmelse ...Idet vi have gjort opmærksom herpaa, haabe vi, at Havnecommissionen ei oftere vil udsætte Menneskers Liv for den største Fare. (Læserbrevet havde ti underskrifter).

31. marts 1837 : Forlangt Indrykkelse :...Commissionen, som ikke er

paalagt selv at være Vogtere ved Fyret eller ved Havnen, har nemlig ufortøvet requireret et Undersøgelses-Forhör optaget over Lodserne, og ved dette Forhör, som i Udskrift vil vorde tilstillet vedkommende Collegier, er det tilfulde oplyst ved flere Vidner, at saavel det ældre Fyr i Havnen, som og et i dette Aar paa den yderste Pynt i Havnen oprettet Fyr, have begge brændt den her omkvæstionerede Tid og den hele Nat. Ligeledes er det oplyst, at der den hele Nat stedse har været Vagthold ved Havnen af Lodserne... *Underskrevet: Havnecommissionen.*

8. april 1837 : Forlangt Indrykkelse...Jeg må da give mig den Frihed at gjøre Publicum opmærksom på, at jeg i Anledning af det passerede under 4de denne i Callundborg har ladet hele Skibsmandskabet afgive formelig Søeforklaring, hvorved det, med ikke mindre end 6 Personer er bevidnet, at Dampskibet hiin Nat Kl. 11 + 30 Min. var Aarhus på en sjettedeel Miil nær, samt at man derfra kunne see ikke alene Riis Skov, og Domkirken, men og de hvide Mure på Husene i den nordre Del af Byen, uden at noget som helst Fyhr var at opdage. Vel stod der den Aften med Snebyger, men det blev dog undertiden klart, saa Maanen af og til skinnede igjennem, og desaarsag er det gandske rimeligt, at vi kunde see Aarhus og dens Omgivelser i sådanne Öjeblikke, og disse vare vistnok tilstrækkelige til at erfare om Lygterne - Fyhr kan de vist ikke kaldes - vare tændte... *Underskrevet af Capitain N.L. Berg, „Dania“.*

18. september 1840 : Paquetten „Anders Sandöe Ørsted“, der føres af Skipper Peder Michelsen, bliver færdig at afgaae herfra til Kjøbenhavn Onsdag Aften den 23de September, og medtager Passagerer, Qvæg og Gods.

Dette Nyebygte kobberboltede Skib, der i alle Henseender er suffisant og godt udhalet, samt beqvemt indrettet for Passagerer, er i det hele taget udstyret med den Elegance og de Beqvemmeligheder, Nutidens Fordringer udkræve, og som vi saaledes have den Ære på det bedste at anbefale til Publicums Afbenyttelse.

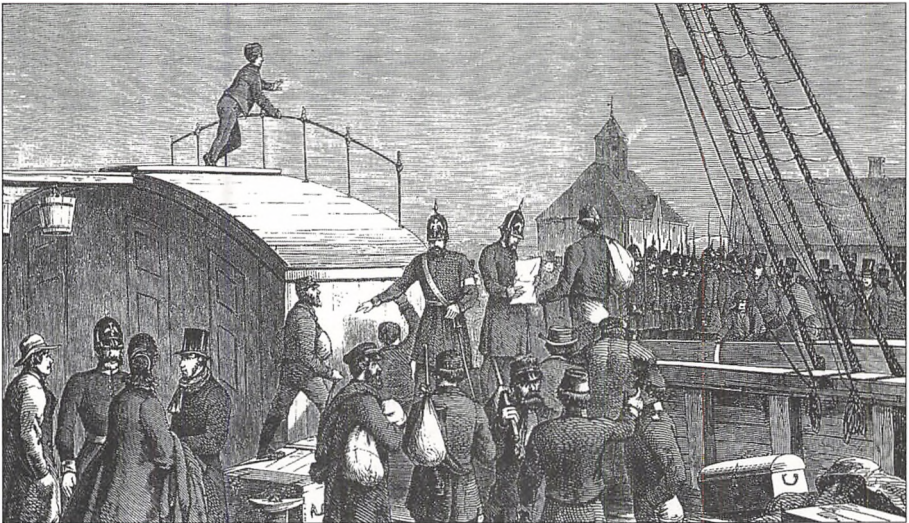
(Uddrag af annonce fra skibsreder J.H. Agerup).

11. juni 1845 : I disse Dage er det et glædeligt Syn for Aarhus Indvaanere, at see en Begyndelse gjort til det saalænge omventilerede udvidede Havneanlæg. Det er glædeligt, fordi en forhen lagt Plan nu sees fulgt, og fordi mange tusinde Rigsdaler, alt tilforn anvendte, nu ei kunne anses som tabte. Det er at håbe, at som Havnen tiltager i Dybde og Sikkerhed ville også Frugterne af Arbejdet vise sig til Byens Tarv.

27. marts 1847 : Man kan længe ikke mindes, at vor Havn har på en gang så opfyldt med Skibe som nu. Alene i to Dage kom der nylig tolv Skibe hertil, som alle skulle lade Korn til fremmede Havne. Man har beregnet, at der siden Efteråret og indtil Dato er bleven indskibet herfra over 50.000 tdr. Korn, og der menes at være endnu lige så meget tilbage, som har samme Bestemmelse.

3. april 1847 : Vor havn fremviste i går et stolt syn ved den mængde skibe, som lå der tæt sammenstuede indtil det alleryderste, og hvorfra der vajede mange fremmede nationers flag. Alene i bassinet langs med den nye havnemole er der 26 store skibe i een række, og i dag har man talt, af store og små, nogle og halvfjerds. Et sådant liv som det, der for nærværende tid finder sted her i havnen, kan man ikke mindes. Alene Handelshuset Ph. H. Rée & Co tillader 11 store skibe med korn.

13. maj 1864 : Igaar Eftermiddag ankom hertil Postdampskibet „Skirner“ med Post og Passagerer fra København og lagde ind til Broen. Fra de preussiske Militærautoriteters side blev der lagt Hindring for Postens og Passagerernes Landsætning, og Skibet blev beordret ud i Havnebassinet og al Communication med det forbudt indtil i Formiddags, da det tillodes at lægge til Broen. Skibet er i Middags atter



Et billede fra Lokalhistorisk Samling i Århus (Hovedbiblioteket, Mølleparken), viser de prøjsiske soldater, der kontrollerer pas, før Korsør-båden kan forlade havnen. (Juni 1864).

gået tilbage til Korsør. Saavidt os bekendt blev som Grund til den med Skibets Expedition gjorde Forhindring anført, at man endnu kun var ufuldstændig bekendt med visse punkter i den afsluttede Overenskomst om en Våbenhvile...

9.oktober 1864: Der er for Øjeblikket concentreret ca. 11.000 Mand preussiske Tropper i og omkring Aarhus.

Efter at de sidste tyske tropper har forladt Jylland, tager kong Christian IX og kronprinsen på rejse til de større jyske byer, og Aarhus Stiftstidende skriver:

4. december 1864: Paa Skibsbroen modtog Havnecommissionen, med Consul Herskind som Ordfører, Hs. Maj. og udtalte, idet han hilste Allerhøjstamme velkommen til den Havn, der som en af de største og dybeste i Landet, ved sin heldige Beliggenhed vil danne Hjertet for Jyllands Omsætning igjennem Handel og Skibsfart, hvorved igjen de Tab, krigen har tilføjet, tør haabes forvundne.

14. januar 1901 : I formiddag grundstødte dampskibsselskabet „Norden“s største damper „Nordhvalen“ tæt udenfor Aarhus Havn. I den stærke Rimtaage var Damperen kommen for tæt op til Siden af Sejhllobet. Det menes dog, at den selv kan arbejde sig løs, naar Vandet stiger, da den kun sidder ca. 1 1/2 fod i Dyndet. „Nordhvalen“ kommer fra Baltimore med ca. 5000 tons Majs til Korn-og Foderstofkompagniet i Aarhus.

15. januar 1901 : Atter i Dag har Sømandens værste Fjende, den lumske Taage været på Spil, og Resultatet af dens virksomhed ses i, at en stor engelsk Korndamper“Patapsco“ har taget Grund ved Indsejlingen til Havnen og har sat Næsen i Dyndet. Det er et usædvanligt Lavvande i dag, og da Vandet stadig falder, vil Damperen næppe komme fri før i Eftermiddag...“Nordhvalen“ slap løs i Gaar Eftermiddags ved 3-tiden...

16.januar 1901 : „Patapsco“ er kommen i Havn ved egen Hjælp...De to for nylig indtrufne Tilfælde med, at to store Dampere tager Grunden ved Indsejlingen til Havnen turde tyde på, at den gravede Rende, som nok ellers er lovlig smal, kunne trænge til at blive opmudret. Dette skal den ikke være blevet i lange Tider, og der er næppe tvivl om, at den ikke længere er de 25 fod dyb, som den skulle og burde være.

Vore flinke lodser er ikke tjent med dette Forhold, og vi anbefaler

Aarhus Havneudvalg at faa Sagen undersøgt og om nødvendigt bragt i Rigtighed snarest muligt.

7. juli 1927 : Borgmester Jacob Jensens refererer fra møde med trafikminister Stensballe om havnetaksterne og ministerens udtalelser. Fra Århus forelå et forslag om nedsættelse af havnetaksterne for partsladninger - Der kan under ingen omstændigheder være tale om nogen generel nedsættelse for Århus Havn. Og ministeren tilføjede : Vi kan naturligvis ikke midt i en periode give os til at pille ved taksterne. Det går heller ikke an, at Århus ødelægger nabohavnene. I mit svar til ministeren spurgte jeg bla.a. hvorfor ministeriet i flere tilfælde havde frataget netop Århus retten til at have faste rutebåde - der som bekendt kan ekspederes til nedsatte takster, medens man samtidig havde givet Ålborg og nu forleden Grenå en sådan tilladelse....



Århus Havn blev kraftigt udvidet i årene 1883 - 1890 bl.a. med en fordobling af land-arealerne. Julius Petersen har lavet dette oliemaleri i år 1900, og det viser Søndre Mole (i dag kaldet Mellearmen), som blev forlænget med 200 meter for at beskytte indsejlingen til Nordhavnen. Det har tilhørt fru Margrethe Nisted, og hun fik det af sin onkel, lods Rudolf Nisted, som var ansat ved Århus Havn fra 1900 til 1921.

9. september 1927 : Må jeg give et råd, er det at nedsætte et udvalg, hvori såvel ministeren for Offentlige Arbejder som De Samvirkende Fagforbund, resp. Arbejdsmandenes Fagforbund er repræsenteret med det formål at finde veje til, at dansk import i størst mulig udstrækning bringes

til eller omlades i danske havne fremfor at omlastes i fremmede havne. At dette tjener danske ervervs- og arbejder-interesser, nærer jeg ingen tvivl om.

(Indlæg fra skibsreder A. P.Møller i løbende debat om konkurrencen med Hamborg).

4. februar 1929 : Århus Havn har ry for kun i ringe grad at være generet af is, og den har også svaret til sit ry i denne periode, idet sejladsen har foregået uhindret på den, mens de fleste andre jyske havne var lukkede, men når selve Kattegat fryser til, så nærmer man sig naturligvis det tidspunkt, da også Århus Havn lukkes...Kvadderisen, som sydfra førtes ind i bugten, er frosset sammen og helt ud til langt på den anden side af Sletterhage dækker isen bugten, men med det stille vejr er fast is behageligere end grød-is, thi i den faste is kan brydes en rende, som „Hermes“ let kan holde åben.

4. februar 1937 : Ved 19-tiden standsede „Gotland“ maskinerne lidt udenfor Østre Mole for at få lods ombord, og kort efter skød „Hermes“ ud gennem havnebassinnet. I den sydvestlige vind var isen så småt begyndt at spredes, og det voldte ikke besværligheder af nogen art at nå ud til svenskeren. Tågen rugede så tæt over bugten, at man var helt ude af stand til at se byens tusinder af lys. Gennem radiotelefonen stod „Hermes“, der havde lods Brock Jensen ombord, i stadig forbindelse med lodshuset på Søndre Mole. Radiotelefonen havde tidligere på dagen „stillet sig på bagbenene“, men virkede nu ganske tilfredsstillende. „Hermes“ lagde til ved „Gotland“, og lods Brock Jensen kravlede ombord. En halv times tid senere fortøjede „Gotland“ og „Hermes“ i havnen, og mandskabet ombord på den sidstnævnte kunne få en hårdt tiltrængt bid brød. Siden de om morgenen klokken 6 gik i arbejde, havde de hverken fået vådt eller tørt, og forude lå en lang og kold nat, hvor de stadig skulle være klar til at rykke ud.

5. juli 1944 : I Århus Havn indtraf i går lidt før kl. 14 en eksplosion, der trak død, lemlæstelse og anden ulykke efter sig i et sådant omfang, at Danmark aldrig tidligere har oplevet en sådan katastrofe...Efter de foreløbige opgørelser i aftes, er der dræbt ialt 11 danske...

En beretning, der ikke kom til at stå i aviserne, er skrevet af H. Mc Cormick, der var fører af bugserbåden „Hermes“:

„Tirsdag den 4. juli 1944 assisterede „Hermes“ tysk motorkib „Malgache“ fra kaj 115 til kaj 118. Efter at have kastet slæberen los agter

Løssalg
15 Øre

Søndag (med
Søndags-Tilleg)
25 Øre

Aarhuus Stiftstidende

Det norske
lægges
fra Kl. 23,00
til Kl. 3,30

151. Aargang: 1944 Nr. 183 A

Styrelse, politistift og



Reklame- og

Onsdag Morgen den 5. Juli

Mange dræbt, Hundreder saaret ved Katastrofen

Største Odelæggelser i Aarhus nogensinde Store Brænd og Havnen efter Eksplosionen Krydsede overalt i Byen

EN EKSPLOSIONSKAT
gelse over Aarhus. 7
der er gaaet tabt, og i
Ulykken er den største
er i Sorg for Dræbte.
at 11 danske Civilperso
og der savnes saa m
dreder er saaret. Paa
haendlet et meget bet
antagelig adskilligth

Jyllands

Dræbte og Savnede

Mange Mennesker dræbt og ca. 200
saaret ved Eksplosion i Aarhus Havn

Luftala

Kort efter 'uoverskuelig. Man regner med, at omkring
Sikkerhedsgrunde Halvdelen af Byens Butiksrunder er knust
har oplevet, tillig I AARHUS HAVN indstul i Gaar lidt før
uklart, hvad de 14 an Eksplosion, der trak Død, Lam-
ianerne, at det løstale og anden Ulykke efter sig i et saa
og at den havv dant Omfang, at Danmark aldrig tidligere
har oplevet en tilsvarende Katastrofe.

Jord

Hele Byen er berørt af Ulykken, hvis Ofre
kerthed, men man regner med fuld Sik-
Mennesker er blevet dræbt, mens ca. 200 er
hus var blevet saaret i svære eller lettere Grad.
Telefoner i Fr i allerhøjeste
efter Luftala
sigt: Langt u
F. Eks. her
Brag, og f

Ingen Panik

4. julkatastrofen i 1944 gav trods tysk cencur store overskrifter, men ikke alt blev omtalt. I havnens arkiv findes en beretning om den indsats, der blev ydet fra "Hermes" ved at bugsere det tyske ammunitionsskib "Scharnhörn" i sikkerhed, så katastrofen ikke fik et endnu større omfang.

beordredes vi til at trykke midtskibs på „Malgache“. Under dette arbejde ca. kl. 13,45 eksploderede ammunitionsprammene ved kaj 127. Projektiler og sprængstykker spredtes over hele havneterrænet.

På „Hermes“ faldt et projektil agter, som straks blev varpet overbord. På øverste dæk faldt et sprængstykke, som kom samme vej. Desuden faldt en brosten på fordækket foruden mange mindre sprængstykker over hele skibet. Det gav et voldsomt ryk i „Hermes“. Det følte, som om styrehuset

løftedes, så det må formodes, at styrehuset er revet løs fra brodækket. Inde i styrehuset lå radioapparatet revet ned, sikringstavlen revet løs. Glasskår fra de knuste vinduer lå i en dyngesammen med inventar m.v.

Jeg stoppede maskinen og sprang ned på dækket for at høre til besætningens befindende. Det viste sig, at alle var uskadte...Da jeg kom op på broen igen, satte en voldsom flodbølge ind efter eksplosionen og sprøjtede vandet helt op på kajen og sprængte fortøjningerne på alle skibene. Hermes mistede helt styreevnen og kastedes rundt i bassinet... Fra alle sider råbtes der på „Hermes“, idet alle skibe ville bort, og den af tyskerne lejede slæbebåd „Tyr“ søgte ud af havnen grundet skade, og de mindre tyske skibe samt bjergningsdamperen „Kamerun“ søgte hurtigt at redde sig selv til søs...Vi enedes om at prøve at tage A/S „Scharnhörn“ ud, da denne var lastet med ammunition og lå så tæt op ad branden, at den var en direkte fare for byen. Skibet havde ikke maskinen klar, og roret var i uorden, desuden var de fleste af besætningen hårdt kvæstede. (Bugseringen påbegyndt 13,55). Vi fik slæbt skibet ud og ankret på reden og gik derpå ind for at hjælpe det næste ammunitionsskib „Birkenau“ ud, men dette havde fået sin maskine igang og gled selv bort fra kajen. Vi bugserede derpå dansk damper „Paris“ ud, da denne lå og lossede kul ved kaj 16 tæt op ad de brændende kulbunker...

18. juli 1944 : Skønt ruderne er itu, går saks og kniv sin gang endnu. (Annonce fra herrefrisør Gerhard Kristensen efter 4. juli-katastrofen).

18. januar 1950 : I morgen tidlig lader lodserne på Århus Havn flaget gå til tops. Anledningen er, at lodserne denne dag fejrer 200 års jubilæum for det officielle stempel på lodsningen på Århus Havn. På denne dag i 1750 vedtog „borgmester og råd“ et reglement, „hvorefter de her i Aarhus anordnede litsenbrødre, lodser eller udroere haver sig at rette og forholde“...Det kommunale lodseri består i dag af syv lodser og to bådmænd. Den ældste af lodserne fungerer som formand. Det er for tiden lods H. J. Nielsen, men han tager den 1. april sin afsked og efterfølges af lods Brock Jensen“.

27. september 1952 : Århus Havns vartegn, det nye lodshus rejst...

Lodshuset er ikke så bredt som Midtkrafts nye skorsten. Den er 7,36 meter i diameter i udvendigt mål, og lodshuset er 7,20 meter...Der regnes med, at lodserne kan flytte ind i det nye hus til februar, og de glæder sig til at tage det i brug efter i en årrække at have virket under meget trange og dårlige forhold...Lodsformand Brock Jensen takkede for det nye hus og

udtalte håbet om, at man fra det vil se mange lodsflag vaje fra skibe til Århus Havn, så kommunen hurtigt vil få det nye hus betalt.

8. oktober 1952 : I nat kom Århus Havns nye bugserbåd til Århus. Båden, der er på 560 HK, er købt i Antwerpen for 416.000 kr. Den er af samme type som „Bulbider“, og man venter sig meget af den kraftige båd i den stærkt stigende trafik på havnen. Der er endnu ikke taget beslutning om, hvad den nye båd skal hedde, men da „Jacob“ skal sælges, er det ikke utænkeligt, at den nye båd vil få dette navn, der blev givet den noget mindre bugserbåd for at hædre afdøde borgmester Jacob Jensen, som gjorde en meget stor indsats for Århus Havn.

14. oktober 1972 : Lodserne på stationen triller ikke tommelfingre, medens de venter på skibene. De overvåger trafikken i farvandet omkring havnen. Radaren kører næsten døgnet rundt, den rækker 40 sømil. Og de skal være parate til at svare på radioopkald fra søen og ekspedere telefonhenvendelser. Desuden fungerer stationen som havnekontor på søn- og helligdage og om natten.

Lodsernes turnusordning kører året rundt uanset week-end'er og helligdage og om natten. Det samme gælder for de ti bådmænd, som blandt andet bemander lods båden.

En lods skal være skibsfører af uddannelse. Når han går ombord på et skib for at udføre sit job, har han kommandoen på broen...

(Fra artikel-serie „Hans hverdag“).

27. juni 1979: „Komiteen mod kæmpesiloer“ har i 30.000 eksemplarer udsendt et blad, der opfordrer til protest mod Århus Kommunes lokalplan nr. 62, der også tager sigte på silobyggeri ved Østhavnen. Da bladet efter vor opfattelse indeholder tendentiøse og mangelfulde oplysninger, vil Den rådgivende havnekomite gerne bidrage med mere fyldestgørende besked til offentligheden. Indledningsvis vil vi gerne slå fast : 1) Som et led i fremtidens trivsel for by og havn blev projektet om Østhavnen vedtaget med stort flertal i Århus Byråd 1973. 2) Til forbedring af trafikforholdene for byen og havnen vedtog et enigt byråd i 1976 at føre Marselis Boulevard under Strandvejen i tunnel. 3) Østhavnen er under anlæg nu. Hvis den skal være til andet end pynt, skal der virksomheder derud. Blandt de virksomheder, der er interesseret i en placering i Østhavnen er Århus Oliefabrik og DLG, der ønsker at bygge en silo på 78 meter. Det er denne silo, der nu anfægtes for at forstyrre byens profil. 4) Efter vor opfattelse er den arbejdende havn med kraner,

siloe, oliebeholdere og skibsprofiler et symbol på en levende by...
(Uddrag af annonce fra Den rådgivende havnekomite, ÅS)

26. januar 1980 : Dansk Landbrugs Grovareselskab har totalt opgivet det stærkt omdiskuterede projekt med en fabrik og silo-anlæg til 169 millioner kroner i den nye Østhavn i Århus. DLG har mistet tålmodigheden i forbindelse med behandlingen af det lokalplanforslag, der skulle godkendes, for at projektet på Århus Havn kunne realiseres. Sagen har foreløbig været 1 1/2 år undervejs, efter at miljøforkæmpere protesterede mod bygningen af høje siloe i det nye østhavnområde... Jeg kan græmmes over, at det er så vanskeligt at udvikle erhvervslivet herhjemme, siger borgmester Orla Hyllested.

Silo-projekt er opgivet

A.S.
26/1
80

DLG's omdiskuterede fabriks- og siloanlæg i den nye østhavn i Århus vil aldrig blive bygget

Af Axel Pedersen

Dansk Landbrugs Grovareselskab har totalt opgivet det stærkt omdiskuterede projekt med en fabrik og siloanlæg til 169 mill. kroner i den nye østhavn i Århus. DLG har mistet tålmodigheden i forbindelse med behandlingen af det lokalplanforslag, der skulle godkendes, for at projektet på Århus Havn kunne realiseres.

Sagen har foreløbig været 1 1/2 år undervejs, efter at miljøforkæmpere protesterede mod bygningen af høje siloe i det nye østhavn-område.

DLG's farvel til stor-projektet kan nu i værste fald for Århus Havn medføre, at også Aarhus Oliefabrik skrinlægger byggeplaner til 250 mill. kroner i østhavn-området. Den foreløbig er investeret 60

Borgmester
Orla
Hyllested: Jeg
græmmes
over, at det er
så vanskeligt
at udvikle
erhvervslivet.



ster Orla Hyllested i Århus som formand for havneudvalget.

— Vi har kun fået meddelelsen fra DLG til efterretning. Og så har vi lov at håbe, at der en anden gang vil være lidt mere forståelse for nye arbejdspladser

I dette avis-udriv fra januar 1980 citeres daværende borgmester Orla Hyllested for at sige: Jeg græmmes over, at det er så vanskeligt at udvikle erhvervslivet.

10. maj 1989 : Regnskabet for Århus Havn, der blev omtalt i avisen forleden, tegner et billede af en sund havn og en sund by. Siden 1980 er der investeret 207 mill. kroner i Østhavnen og 107 millioner i containerhavnen, og årets tal bekræfter, at det var gode og fremsynede beslutninger...Containerhavnen står stærkt i det danske samfunds-billede, og Århus Havn er i dag Danmarks største containerhavn for den oversøiske trafik. Her krydses gods-linjer fra hele Danmark til hele verden. Den slags giver beskæftigelse til lodser, bugserbåde, kranfolk og til de mange havnearbejdere, der udfører en stabil arbejds-indsats. Og havnens trafik giver omsætning i mange af byens virksomheder og forretninger. Først og fremmest afspejler den store omsætning en vældig aktivitet i hele det midtjyske område...(Leder i ÅS).

Århus Havn er på vej ind i år 2000 og de følgende år med plads til ny udvikling, lover borgmester Flemming Knudsen og havnedirektør Kaj Schmidt.

SØNDAG 30. MAJ 1999 2. DEL

Århus har en smuk havn

BY OG HAVN: *Vi skal nok lytte til ide-konkurrencen om havn og by. Ellers ville vi da være til grin, lover borgmesteren på havneturen sammen med havnedirektøren og avisen*



30. maj 1999 : Det er ikke korrekt, at Århus Havn er ufremkommelig. Dagligt færdes mange mennesker på havnen, og de kommer da frem...

Århus Havn har behov for store indtægter. Især lige nu, hvor den store og dyre havneudvidelse skal finansieres. Det kan måske gå lidt ud over det æstetiske. Men i en overgangsperiode indtil udflytningen til den nye containerterminal i år 2001 er man nødt til at leve med det...

(Havneudvalgets formand, borgmester Flemming Knudsen).

En havne-familie

- Jeg blev født i Dynkarken i 1921. Det var så tæt ved Århus Havn, som det kunne være, og da jeg var 5-6 år begyndte jeg at komme med min far ned i lodshuset. Det var en dejlig legeplads, vi havde her ved havnen...

Det er en af havnens gamle kendinge, der fortæller.

Svend Nielsen og hans familie er en del af havnens historie.

Svend Nielsen har kendt til tre af byens lodshuse. Det gamle lodshus inde i Mindet, hvor havneformændene i mange år havde kontor, og hvor han måtte hente tvist til lodsbåden, når faderen var ved at gøre den i stand.

Så var der lodshuset, hvor faderen arbejdede. Det var bygget på Søndre Mole i 1899 og fik en ekstra etage i 1926. I hvilerummet var der een seng, hvor lodserne kunne sove på skift. „Var der influenza-epidemi, roterede den gennem os alle syv“, har den tidligere statslods P. A. Gruelund fortalt i sine erindringer.

Drengene tjente tit en lille ekstra-skillings ved at sætte lodserne ud til skibene og ved at passe telefon. Drengene kunne også fungere som bådmænd, - dengang var lodserne også trosseførere.

Svend Niensens arbejdsforløb ved Århus Havn begyndte som bugserbådsfører i 1950, - det var det år, lodserne fejrede 200 års jubilæum ved Århus havn. Senere blev han havnefoged og havnekaptajn. Han har prøvet alle jobs og har været glad for at leve med i havnens udvikling.

Hans far, H. J. Nielsen, kom til Århus Havn i 1916. Før den tid var han Skagen-lods fra Hirtsholmene og mine-lods i Storebælt med Omø som base.

På grund af 1. verdenskrig blev fragtfarten i Skagerak og det nordlige Kattegat hurtigt skruet ned på lavt blus. Den sidste lodsning fra Hirtsholmene er indført i journalen fra Hirtsholmenes Lodseri 20. september 1914 :

„Dampskibet Pauline af København lodset fra Holmehavn til søen. Lods Hans Jørgen Nielsen“.

Umiddelbart efter udbruddet af 1. verdenskrig besluttede Danmark at udlægge miner i Bælterne og den danske del af Øresund, og det betød, at mange af lodserne fra det nordlige Kattegat blev omplaceret til mine-lodsstationer i Storebælt med base på Omø og i Knudshoved. I løbet af få år søgte lodserne andre steder hen. Og Hans Jørgen Nielsen altså til Århus.

Han havde den fornøjelse, at han kom til at arbejde sammen med sin søn, NC, der en snes år senere blev ansat som havneassistent og i 1944 blev lods.

NC var Svend Niensens storebror, og med til familiekrønikken hører,

at NCs søn, Jørgen Nielsen, blev ansat i 1963 og i nogle år både var kollega med sin far og sin onkel.

Ikke noget under, at der dengang var et mundheld i retning af :

- Man skal sgu hedde Nielsen for at blive ansat ved Århus Havn...

Det med, at drengene gav et nap med, levede videre endnu i næste generation. Jørgen Nielsen, der senere blev både lods og lodsformand, blev som 16-årig sat til at holde vagt, da alle lodserne i 1950 i anledning af 200 års jubilæet var inviteret til middag på Regina. Det kunne han nemt klare, for han havde haft sin gang blandt lodserne, siden han var 10 -11 år.

Jørgen Nielsen er nu rykket ind i pensionisternes rækker og forklarer :

- Jeg holdt et år før tiden, for efter 30 år i lodstårnet, havde jeg ikke lyst til at flytte med ind i det nye...

Selvom familien flyttede op til sommerhuset i Astrupvig ved Limfjorden, har også Jørgen Nielsen stadig kontakt med havnemiljøet i Århus. Han er formand for Skipper Hjælpekassen, som har bestået i 200 år. Der er flere ret dramatiske beretninger fra Jørgen Niensens tid ved havnen.

Havnebetjent Gunnar Juul Henriksen fortæller :

- Med den gamle „Ara“ sejlede vi ud til en lille containerbåd. Det var hårdt vejr, og han var så lille, at han ikke rigtig kunne give læ. Vi kom til at ligge agten under ham, og med et brag fik vi ham ned oven i styrehuset. Vinduerne revnede, og vi kunne ikke få døren op. Radioen faldt ud, strømmen gik, og så havde vi sort skib. Heldigvis havde Jørgen en håndradio med, og så sejlede vi med ham ind i havnen, hvor han fik lods ombord.

Gunnar Juul fortæller videre :

- Den samme Jørgen Nielsen satte jeg engang ud i en ankerligger. Det var en tankbåd, der hed „Texaco Norge“. Vi havde ikke kunnet få kontakt med ham, så vi sejlede derud og håbede på, der ville komme en og smide en lejder ud. Men der var ingen at se.

Pludselig kom der en høj sø, der løftede os op. Så kunne Jørgen gå direkte over på dækket. Han var aldrig bange for at tage en chance...

Om drenge-årene ved Århus Havn fortæller Svend Nielsen (og for lige at holde fast i familie-kronologien : altså onkel til Jørgen Nielsen).

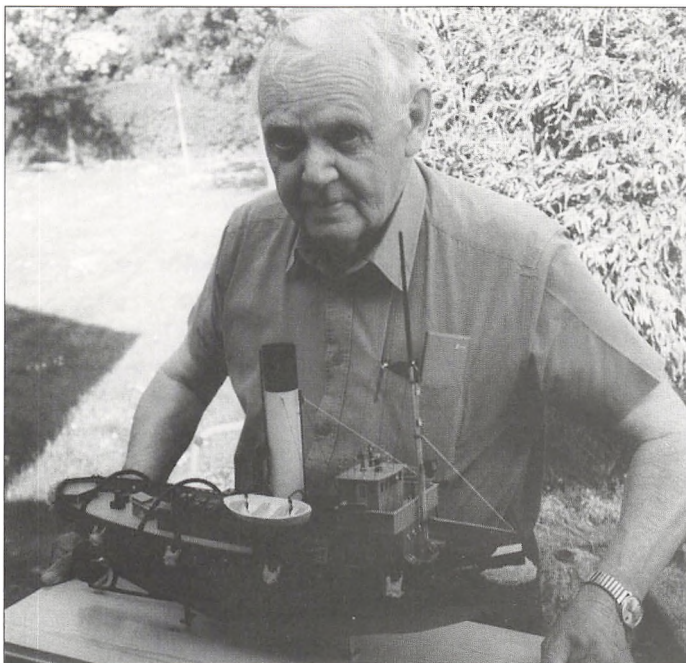
- Lodserne havde to joller, som vi roede rundt i. Vi kunne ro helt op til Magasin. Da var overbygningen af åen til Grønnegade lige blevet færdig. Vi møg-unger havde hugget nogle lange bambus-stænger ude på silo-kajen. Dem stak vi op gennem kloakkerne, og kvinderne hvinede. Jeg må indrømme, vi morede os, - det var skæg...

Der var hele tiden noget at se på : Ude ved lodshuset havde

Statsbanerne deres kulkraner. Lige overfor på den gamle Nordre Mole lossede de petroleum til DDPA, og her var både fiskerihavn og lystbådehavn. Der kom store finske træ-skibe, og hvis de ikke kunne komme hjem før vinteren, lå de agterfortøjet 3-4 stykker ved siden af hinanden. Så var der eksportbåde og kreaturbåde, - nogle af de største skibe, der kom i havnen dengang, var dem med foderstoffer. De var omkring 6-8000 tons dødvægt. Sikken en udvikling siden dengang...

Svend Nielsen var ansøger, da havnen i 1950 havde brug for en ny lods:

- Jeg var styrmand og telegrafist på „Concordia“, og vi lå ude i Nordsøen, da min mor ringede og fortalte, at jeg kunne få stillingen. Hun formanede mig : „Nu skal du omgående sende telegram, at du gerne vil modtage stillingen“.



Svend Nielsen ville gerne være lods, men blev bugserbådsfører og senere havnekaptajn. Her ses han med en model af den gamle „Hermes“.

Jo jo, - det lovede jeg at overveje, og så sagde vi farvel.

Hvad jeg ikke tænkte over, var at telegrafisten på Blåvand havde lyttet med, og han kaldte mig lidt senere og spurgte, hvad det blev til med det telegram...

- Lad os snakke om det i morgen, svarede jeg.

- Nej, det skal sendes nu, som din mor sagde. Den slags job i land

hænger ikke på træerne, og jeg har iøvrigt skrevet, hvad jeg synes er passende...

Så læste han mit telegram op. Både min mor og han havde jo ret...

Da jeg kom til Århus, sagde den konservative rådmand J.C. Sørensen til mig, om ikke jeg kunne nøjes med at blive havneassistent.

- Nej, jeg ville være lods.

- Det lader sig ikke gøre. Det er en af de nuværende havneassistenter, Eskesen, der bliver lods, og det må du finde dig i, svarede han.

Så var jeg i slæbebådene i otte år. Det var en god tid, som også senere kom mig til gavn.

- *Hvordan er forholdet mellem en lods og bugserbådene?*

- Helge Svensson, som i mange år var bugserbådsfører og senere blev lods, sagde det meget træffende på denne måde :

Det er som et orkester, hvor lodsens dirigent, og slæbebådene er musikere. Hvis både dirigent og musikere kan deres kram, så bliver det til dejlig musik. Hvis en af dem svigter, ødelægges helheden...

- *Der var engang I dirigerede ved hjælp af fløjte-signaler?*

- Da jeg var i slæbebådene, og før vi fik radio, foregik det med det bugserede skibs store fløjte til den forreste slæbebåd og håndfløjte til den agter. Et stød i fløjten betød styrbord, 2 stød bagbord, 3 stød ret forud. Mange små stød : kør småt.

Og så skulle man helst være lidt forud for lodsens, for det varer et stykke tid at komme på den rigtige plads.

Dengang var der mange læserbreve i aviserne om vores bugsering om natten. Folk oppe i byen blev sure, hvis de klokken 3 om natten blev vækket af skibsfløjten...

Svend Nielsen fortæller om engang Brock Jensen var lods, og man var ved at bugserer en svensk damper ind i havnen. Brock Jensen gav to stød i fløjten, og det ville i den givne situation betyde, at slæbebåden kom til at styre direkte ind i molen. Svend Nielsen valgte at opfatte ordren modsat og drejede til styrbord. Det reddede situationen.

Bagefter spurgte Svend Nielsen sin lods, om ikke han var kommet til at give et stød for meget i fløjten.

Næh, forklarede Brock Jensen, - jeg stod med ryggen til...

Og hvis disse linjer læses af en landkrabbe, som har svært ved at holde fast i begreberne styrbord og bagbord, grøn og rød lanterne, så er her en lille vejviser hentet fra piberygningen. Den kaldes SHAG og kan oversættes : Styrbord højre altid grønt“.

Bestemmelserne om anvendelse af begreberne styrbord og bagbord kan iøvrigt føres tilbage til „Anordning angående rør-kommandoen i

danske skibe.“

Den er underskrevet af kong Christian på Marselisborg Slot 23. juli 1929

Svend Nielsen sammenfatter sin erfaring med lodser og bugsering på denne måde: Syv lodser udfører deres arbejde på syv forskellige måder...

Det tredje lodshus, Svend Nielsen har arbejdet i og omkring, er lodstårnet ude på Pier 3. I september 52 var der rejsegilde over første etape, og i 1955 nåede det sin fulde højde på otte.

Som det første i landet fik lodshuset allerede året efter installeret radar, og det var dermed Danmarks mest moderne.

- Det var et dejligt lodshus. Jeg fatter ikke, de skulle ind og se fjernsyn i Mindet, men det er nok, fordi jeg er for gammel.

Men sikken en udvikling, der er sket omkring Århus Havn, - havnedirektøren har gjort det godt sammen med byens styre.

Svend Nielsen blader i en bog med gamle søkort.

De ældste danske søkort er omkring 300 år gamle. De er fremstillet af



Svend Nielsen er imponeret over den nøjagtighed, der kan aflæses i Jens Sørensen's mere end 300 år gamle søkort.

tegneren Jens Sørensen, som i mange år var spion for Christian V, og de er udgivet af Margrethe Bové. I bogen findes bl.a. Jens Sørensens opmåling af Århus Bugt, og det får denne kommentar fra Svend Nielsen :

- Det er forbavsende, så godt de dybgange passer, og det er meget sjovt, at de har fundet ud af, at å-mundingen har været derude, hvor de nu graver ud til Østhavnen. Og Århus Klint, - det er hvor Klintegården nu ligger. Det er fantastisk, som dybgangen passer...

I Svend Nielsens hjem findes flere minder om arbejdet i Århus Havn. Stoltheden er en model af bugserbåden Hermes, der blev bygget 1925 på Ålborg Værft. Med sine 600 hestekræfter og solide bygning var den i mange år samtidig havnens isbryder. Århus Havn har altid haft ry for kun i ringe grad at være generet af is. Mens de fleste andre jyske havne var lukkede, kunne „Hermes“ relativt let holde en sejlrende åben. Først når Kattegat frøs til, måtte man også lukke i Århus.

Fra isvinteren 1940 bringer de lokale aviser flere reportager, og som et eksempel på tidens teknik dengang kan nævnes, at „Demokraten“ har et billede af Svend Nielsens far, lods H. J. Nielsen, der taler i telefon med „Hermes“ via „trådløs forbindelse“. Radiotelefonen var anskaffet nogle år tidligere.



Isvinteren 1940 ramte også havnens isbryder „Hermes“.

I slutningen af januar var Danmark i den grad pakket ind i is, at det trods hjælp fra „Hermes“ tog rutebådene „Hans Broge“ og „C.F. Tietgen“ 5-6 timer at komme gennem isen mellem Sletterhage og Århus Havn.

Der blev slidt i døgn drift med isbrydningen, og nogle uger senere gik det galt. Netop som tøjvret satte ind, sank „Hermes“ i Århus Havn..

Den var gået til kaj ved 16-tiden 21. februar, og da kaptajn N.C. Nielsen og hans besætning gik i land, var der ikke noget usædvanligt at bemærke. Men ud på natten opdagede en marinesoldat, at isbryderen havde voldsom slagside, og lodshuset og Falck blev underrettet. Men der kunne intet gøres. To timer senere stak kun en del af førerhuset og den karakteristiske skorsten op af vandet.

Forklaringen var måske, at „Hermes“ havde fået en lækage under den hårde isbrydningstjeneste.

Svend Nielsen har flere gange været på isbrydning med „Hermes“.

En af de situationer, man stadig taler om, er denne: En tysk coaster lå indfrosset omkring Tunø, og nu ville man hjælpe den i havn, selvom den lå så langt ude, at det var statens opgave at få den fri.

- En morgen klokken syv, besluttede vi at gå ud og hente ham ind, og der var tæt tåge, husker Svend Nielsen. Vort kompas kunne vi ikke regne med, for når vi næsten dagligt lå ved siden af store skibe, kunne vi jo hele tiden rette kompas. Derfor kørte vi efter Tunø på lod-skud, så vi vidste, hvor vi var.

Vi tudede og gav fløjtesignal, men hørte ikke en lyd som svar. På grund af tåge var der dårlig sigt, og vi kunne knap se 200 meter frem. Vi havde fået ordre til at være hjemme omkring fyraften, og til sidst måtte vi opgive. I lodshuset kunne de følge os på radar, og da vi vendte hjem hen under aften, sagde de :

„Hvad fanden vendte I om for, - I var jo ikke mere end en halv sømil fra den...“

Så kom en journalist fra Jyllands-Posten og spurgte, hvorfor vi vendte om.

Vort svar lød :

- Fordi vi skulle være hjemme til fyraften, - og mester havde i øvrigt ingen frokost med.

Det var så overskriften i avisen dagen efter.

Næste morgen prøvede vi endnu engang. Det blev en sej tårn med flere sprængte trosser, fordi vi fik en storm fra vest, og isen begyndte at bryde op. Der blev fyret så hårdt med olien, at malingen blev brændt af skorstenen, og det var sen aften, inden vi fik ham til kaj.

Så sagde den tyske skipper ikke engang tak, men bagefter var der et

fint billede i avisen, hvor han sad og drak rom med toldereren.

Senere kunne vi godt le over, at vi på den måde fik bekræftet det gamle ordsprog, at utak er verdens løn..

Svend Nielsen kan godt lide de gamle historier fra Århus Havn. Fra tid til anden mødes han med den nu 90-årige maskinmester Arnold Pedersen:

- Så sidder vi og graver de gamle lig frem og morer os og griner...



Dette fotografi fra 1970 viser nogle af havnens folk, der omtales i samtalen med fhv. havnekaptajn Sv. Nielsen: Fra venstre lods Jørgen Nielsen, der er Sv. Nielsens nevø, lods Hans Winsløw Hansen, der senere blev havnefoged, lods Bill Thomsen, som stadig huskes af de yngre lodser, derefter lodsformand N. C. Nielsen, der var Sv. Nielsens storebror, ved siden af ham lods Helge Svensson (der sammenlignede lods og bugserbåd med en dirigent og musikerne i et orkester), og længst til højre lodserne Carl Ottesen og Per Eskesen. Fotografens navn er ikke angivet.

Maritim afdeling med travl hverdag

Store kasser fyldt med tonsvis af rosiner fra Californien.

Kilometerlange papir-ruller fra Finland. Spiseolie til fødevarerindustrien. Fedtstoffer til chokolade. Eksport af vindmøller. Import af biler. Eksport af maskiner. Import af elektronik. Eksport af korn. Import af korn. Smør, kød, foderstoffer. Ud og ind. Rulle af, rulle på. Losse, laste.

Travlhed i Århus Havn. 7-8 millioner tons gods på et år.

Containere i store stabler. Mindst 350.000 over havnens kaj-anlæg.

Globalt et lille tandhjul i verdens-samfundet.

Nationalt en uundværlig krumtap i Danmarks hverdag.

Alle døgnets 24 timer, alle årets dage.

Mange hænder, megen ekspertise og mange computere får det hele til at fungere. Lige fra Maersk Lines hovedsæde på Esplanaden i København til havnearbejdernes SID-fagforeningskontor i Århus. Lige fra linieagenter og mæglere på Århus Havn til Århus Stevedore Kompagni. Og lige fra Århus Byråd med havneudvalget og borgmesteren som formand til havnens hverdag med omkring 8000 skibsanløb hvert år.

Århus Havns maritime afdeling er placeret som edderkoppen i et velfungerende netværk. Den varetager trafiktjeneste, lodseriet, bugsering, trosseføring og kran-service.

Havnekaptajn Knud Erik Møller er chef for den maritime afdeling, og det tør nok siges, at det har han visse forudsætninger for. Han har faktisk i sin søfarts-karriere forud for Århus Havn prøvet de fleste af de funktioner, som får en havn til at fungere:

I A.P.Møller som styrmands-aspirant, på Georg Stage som understyrmand eller kvartermester, efter skibsførereksamen på Svendborg Navigationsskole uddannelse indenfor Søværnet, hvor han sluttede som adjutant for admiralen i Grønnedal..

Derefter fulgte en særpræget oplevelse med en ekspedition til Nordpolen med en italiensk multimillionær playboy, der hed Guido Montino. Hans veninde var Lillian von Kaufmann med penge bl.a. fra Rich's - koncernen, og hun var overbevist om, at han skulle have en dansk navigatør og en dansk telegrafist med. Det blev til et ego-trip med 25 hundeslæder og kuske og 350 hunde. 19. maj 1971 nåede de Nordpolen.

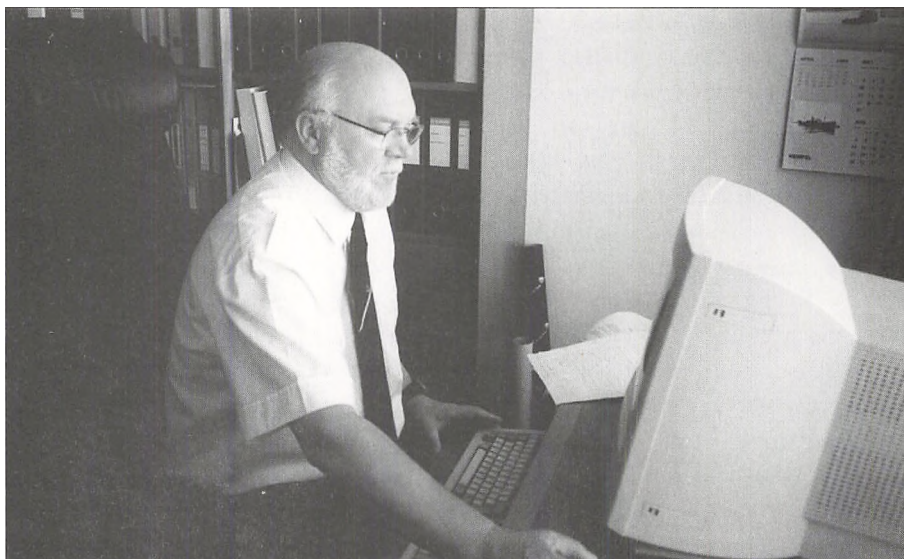
På sådan en tur lærer man meget om mennesker.

Derefter blev Knud Erik Møller som 25-årig havnekaptajn i Sønder Strøm Fjord for US Airforce, og hvad han ikke vidste, da han fik jobbet, var, at han også skulle være lods for de amerikanske tankskibe, der kom ind.

- Jeg kan endnu huske mit første lods-job og min skræk, fortæller Knud Erik Møller. Jeg kom ombord på en tanker på 25.000 tons og præsenterede mig overfor kaptajnen, at jeg var lods.

-Tak for det, sagde han. Jeg har 25.000 hestekræfter, og det er dine allesammen. Og så gik han ind i bestik-lukaf'et.

Det var min ilddåb. Det gik vældig fint, og jeg blev rimeligt populær i firmaet, så jeg fik tilbud om at blive havnekaptajn i Thule, hvor jeg havde 400 mand til at arbejde for mig...



Havnekaptajn Knud Erik Møller med erfaringer fra Afrika og Grønland kender alle en havns opgaver.

Fra Thule fortsatte Knud Erik Møller som skipper i delvis eget skib, derefter overstyrmand i rederiet Lindinger og nogle skibe senere startede han sammen med skibsinspektør Bent Strand eget konsulent-firma. Det betød arbejde i Vestafrika med den opgave at få skibene ind og ud til tiden.

De, der kender noget til afrikanske havne, vil vide, det er en krævende opgave, men Knud Erik Møller havde sin specielle løsning :

- For at få indtjeningen til at fungere, kunne jeg finde på at bestille 20 sække ris i USA og ti kasser med corn beef og få dem med skibet over til et land, der var ved at dø af sult. En negerdame lavede mad og kogte ris, og når havnearbejderne gik hjem, fik de en stor plastikpose med mad. Jeg havde aldrig problemer med at få tingene til at fungere.

Fra Afrika gik turen påny til Grønland, hvor det blev til et job som

havnechef og lods i Nuuk, og der var Knud Erik Møller, indtil han i 1995 fik stilling som havnekaptajn i Århus.

- Jeg tror, jeg fik jobbet, fordi jeg har prøvet alle de forskellige sider af en havn : som agent, på skibs-siden, på stevedore-siden, jeg kendte til pakhus, og jeg kendte til kundepleje og at omgås folk.

Som havnekaptajn er Knud Erik Møller med i havnens ledergruppe, der netop nu har travlt med udvidelsen af Containerterminalen. I dag ekspederes 330-340.000 enheder gennem terminalen, hvor der er plads til 400.000 Det er en udvidelse, der haster. Haster meget.

- *Hvilke havne er Århus i konkurrence med ?*

- På containerområdet har vi omkring 50 pct af al containeromsætning i Danmark, inclusive alt det, der kører ud med lastbiler, så man kan ikke sige, vi har en udpræget national konkurrence på det område.

På bulksiden med korn, foderstoffer, træ og lignende er vi i konkurrence med Fredericia og Aalborg. Esbjerg har Englands-trafikken, men vi har taget en del fra dem.

- *Er en havn som Randers ligegyldig ?*

- Det vil ikke være rigtigt at sige ligegyldig. Vi vil gerne have styrket coaster-trafikken, så vi kan få distribution fra Århus til de mindre havne.



Havnekaptajnen: -På bulk-siden med korn, foderstoffer og træ er vi i konkurrence med Fredericia og Ålborg. Her er kran 8 i gang med at losse foderstoffer ved kaj 310.

- *Men er coasterne ikke på vej ud af billedet ?*

- Det påstår man jo, og her taler myndighederne ofte dobbelt-sprog. På den ene side taler man om miljørigtig transport. På den anden side pålægger man os flere og flere omkostninger. Gods, der skal med skib, skal betale vareafgift, skibsafgift med mere, og det skal en lastbil jo ikke.

Vi håbede, man ville fremme coaster-trafikken, og vi gør det så billigt som muligt for coasterne at komme til Århus. Vi har købt en mobilkran, som er i stand til at give coasterne ekstra service. Danmarks coasterflåde er ikke ret stor i forhold til 60'erne og 70'erne. Dengang var det en skattemæssig fordel at investere i coasterne, og jeg mener, vi havde verdens mest moderne coaster-flåde.

- *Coasterne er vel et vigtigt alternativ til Europas lastbil-forstoppelse ?*

- Desværre udgør coaster-flådens interesser ikke en magtfaktor, som svarer til lastbilernes.



Knud Erik Møller: En moderne coaster-flåde kan modvirke Europas lastbil-forstoppelse.

Man skal være visionær og tænke anderledes. Den type coasterne, der skal præge fremtiden, skal være multi-purpose skibe, - det vil sige alt-mulig-skibe, der kan sejle med bulkvarer, og som kan sejle med containere. De skal være meget firkantede, og de vil kræve meget lidt mandskab.

Århus Havn anløbes på et år af omkring 500 coastere. Det tal vil jeg gerne have gjort væsentligt bedre. Alt hvad der kan komme ind og ud med skib er en fornuftig og miljørigtig ting, og så vidt vi kan gøre noget, så skal det være en positiv oplevelse, hver eneste gang et skib anløber Århus Havn.

- *Som basishavn på en lang række internationale forbindelser har Århus samme fragtrater til Østen eller Sydamerika som for eksempel Hamborg ?*

- Vi har et tæt feeder-net, altså mindre både, der bringer containere til de oceangående skibe. Det er så et spørgsmål om, hvor grænsen ligger for fordelagtig transport til Hamborg eller til Århus. I nogle tilfælde, afhængig af vognmændenes priser, ligger grænsen måske helt oppe ved Vejle, og hvis det er et spørgsmål om at nå et skib i Hamborg næste dag, så må vi akceptere, at der er lastbilerne hurtigst.

Hamborg er ved at få problemer med vanddybden, og der er ved at ske en ændring i besejlings-mønsteret. Mange af de store skibe ønsker ikke mere at sejle op til Hamborg og vælger i stedet Bremerhafnen. Hvis denne tendens bliver til en regulær udvikling, fordi de store rederier vælger Bremerhafnen, så kan konkurrence-grænsen, altså hvornår det kan betale sig at køre fragt til Århus, måske blive rykket helt ned til Nordtyskland.

Det er et kostbart spil om kroner og D-Mark og om omsætning for millioner eller milliarder, og Hamborg har den fordel, at staten betaler for uddybning, medens vi selv skal betale i Århus

Den slags er international konkurrence-forvridding.

- *Mange venter en stor udvikling i Østersø-området med Baltikum og Rusland, men må man ikke erkende, at Göteborg i den sammenhæng er en ligeværdig konkurrent ?*

- Jeg mener, vi har et fortrin for Sverige, fordi vi har større fleksibilitet. Vi er både hurtige og dygtige til containertrafik. Det er dokumenteret, at Århus er Europas hurtigste containerhavn med op til 35 containerløft i timen. Samtidig er vi en af Europas billigste havne. Vi har ikke sat priserne op de sidste elleve år. Med den nye havneudvidelse bliver vi nok nødt til at se nærmere på den side af sagen, - men ni år uden prisstigninger ! Det er vi stolte af.

- *Hvordan ser Århus Havn ud om 50 år ?*

- Den plan, vi har nu, går 25 år frem. De sidste 25 år har vi fordoblet havnens kapacitet, og det gør vi igen i de kommende 25.

Jeg har et skræk-scenarie, hvor man gør det umuligt for os at eksistere som havn, - at man gør det umuligt for os at arbejde og tjene penge til fortsat vækst.

Og jeg har en vision om, at alt det herinde om 50 år er blevet en del



Havnekaptajnen: -Vi er hurtige og dygtige til containertrafik...

af de bynære områder, men først når vi er færdige med at bruge de nuværende havnearealer til de kunder, der kommer ad søvejen. Det vil udvikle sig med en stor moderne havn ude østpå med alle de nødvendige faciliteter.

- Århus uden en velfungerende havn er blot en almindelig provinsby...

Fælles kurs for Århus Havn

De kalder ham Madsen. Hverken ved fornavnene Jens Otto eller det rigtige efternavn med bindestreg : Bruun-Madsen.

Bare Madsen.

- Da jeg startede som havneassistent ved Århus Havn i 1971 var man på efternavn og sagde „De“ til hinanden, men det holdt op kort efter på foranledning af vor daværende havnedirektør Damkjær. Vi har i dag en meget afslappet omgangsform. Det er helt naturligt, fordi vi alle arbejder så tæt sammen.

Samtalen med lodsformand Bruun-Madsen foregår i trafik tjenesten, og bemærkningerne om omgangsformen bliver med kraftige nik og kommentarer bekræftet af Gunnar Juul Henriksen, tidligere bådmand.

Nu er stilling og stillingsbetegnelse ændret til havnebetjent, og dem har havnen 12 af. Gunnar Juul er ledende havnebetjent. Han fortæller :

- Jeg blev ansat i 1972 af *hr.* Svensson. Han var lodsformand dengang. Vi talte sammen om mandagen, og efter en samtale med havnekaptajnen ringede han om tirsdagen :

- Kan De starte i morgen *hr.* Henriksen?

- Nej, jeg kan ikke før torsdag...

- Så siger vi torsdag morgen klokken 8... det har jeg aldrig fortrudt, men jeg kan godt sige, det var noget af et kulturchock at blive ansat ved Århus Havn. Et kulturchock, simpelthen. Jeg er fra Hjarnø i Horsens fjord, hvor min far havde færgen, og vor nabo var lods. Alle på øen sagde du til hinanden, både præst og degn og fisker. Da jeg kom hertil, havde jeg aldrig prøvet at sige De til nogen. Det fik jeg lært...

Det samme skete i øvrigt, da vi købte et lille hus i Viby. Der var man osse De's og på efternavn med alle. Det vænner man sig til. Lige så stille.

Her på havnen har vi det godt med hinanden, en god omgangstone.

Men sådan har hele samfundet vel ændret sig... knap så mange dirigenter og mere hold-arbejde..

Lodsformand Bruun-Madsen er enig:

- Det er et spørgsmål om at arbejde sammen...

De er ledere af hver sit hold, og alle har de haft natte-tørn sammen. Vagtaftalerne er forskellige, men fælles er, at en lods og en havnebetjent er sammen om at betjene opkald og lodsning i nattens løb. Om dagen er der mange andre gøremål, men i de sene nattetimer lærer man hinanden at kende på kryds og tværs, ud og ind.

Havnebetjentene kører i 3-skiftet vagt, - klokken 7,00, klokken 15,00



Ledende havnebetjent Gunnar Juul Henriksen: -Det var et kulturchok, da jeg blev ansat ved Århus Havn.

og klokken 23. Rytmen er syv dages vagt og syv dage fri.

Lodserne har 12 timers dagvagt, 24 timers tilkaldevagt som 2.lods og så 12 timers nattevagt. Normalt kører man to døgn ud i een køre, og så har man to døgn fri. Derudover er der ulempe-tillæg, som omregnes til fridage.

Udgangspunktet for de to medarbejdere er meget forskelligt. Bruun-Madsen, der nu er omkring de 60, kommer fra en landmandsfamilje i Nordsjælland.. Gunnar Juul som nævnt fra Hjarnø, hvor han allerede som 10-årig hjalp naboen med at sejle lods-båden. Det gav 2 kroner.

Som voksen var han i mange år ude som fisker.

Fra Bruun-Madsens søfarts-karriere kan nævnes nogle karakteristiske stationer undervejs : skoleskibet „Danmark“, styrmands-elev og senere styrmand i ØK, værnepligt i søværnet, noget af tiden som navigatør med helikopter i Grønland.

- I ØK sejlede vi meget på Østen, men på et tidspunkt kom vi også til Århus, og her lærte jeg min kone at kende. Vi fandt ud af - og det har mange andre søfolk også fundet ud af - at det var bedst for familien at få et job i land, og i 1971 startede jeg som havneassistent i Århus...

Bruun-Madsen var i bugserbådene til 1985, derefter havnefoged og trafikkoordinator, og siden 1994 lods og lodsformand.

Eller lods-oldermand, som bindeleddet mellem lodser og ledelse hed før i tiden.

Blandt opgaverne er at sørge for, at afmærkninger og fyr er i orden, og han har ansvaret for lodsådernes vedligeholdelse og drift og for oplæring af nye lodser.

De to lodsbåde, der bruges mest i det daglige, har navne fra den nordiske mytologi, nemlig „Thrym“ og „Frigg“. Derudover er der to mindre trossebåde, den ene hedder „Ara“ og den anden bare båd nummer 4. De har ikke megen trækraft, men bruges for eksempel, når der arbejdes med u-både. Søværnet ønsker særlig nænsom bugsering, fordi u-bådene med skruen langt ude agter er lidt følsomme.

I forbindelse med planlægningen af havnens udvidelse har havnens folk deltaget i simulator-øvelser hos DMI i Lyngby, - Danish Maritime Institute. Der er lavet forsøg med, hvor stort svaje-bassinnet skal dimensioneres, og hvor kraftig en ny slæbebåd skal være. „Aros“, der har et træk på 35-40 tons, skal til den tid udskiftes med en såkaldt havnetraktor, som kan klare 50-60 tons, og som kan sejle lige godt i begge retninger. Den slags har en skrue, der kan dreje hele horisonten rundt, og derfor kaldes den med det maritime udtryk for en horisont for en azimuth-propel.

Slæbebåden „Hermes“, der er fra 88, kan trække 45 tons, og den må vente et par år længere med at blive udskiftet.

- Når I planlægger en sådan havneudvidelse, må I vel have en ide om hvor store skibe, der kan blive tale om ?

Lodsformanden forklarer situationen på denne måde :

- Vi har taget udgangspunkt i de store skibe, der nu bygges til A. P. Møller. De er 348 meter lange, og vi regner med 14 1/2 meters vanddybde. De kan stikke dybere, omkring 18 meter, men vi vil ligge i yderkanten af deres laste-område, så de vil ikke være fuldt lastede, når de kommer her.

Vi regner med, at Sealand og Mærsk skal ud i det nye, når 1. etape er færdig i april år 2001, og de øvrige containerskibe bliver herinde i den eksisterende havn, indtil etape 2 er klar.

- Hvor ligger grænserne for dine fremtidsvisioner ?

- Man vil stadig kunne gøre skibene bredere og længere og måske komme op på at transportere 10.000 containere med et enkelt skib. Vi har på nuværende tidspunkt en begrænsning i Århus Havn på 13,5 meters vanddybde, og med hensyn til længden har vi nu nået maksimum. Hamborg kan vist klare 14 meters dybgang, og flere store skibe søger derfor mod Bremerhafen eller Rotterdam. Kun ganske få verdenshavne

har større dybgang. For eksempel Algeciras og Singapore er naturligt store, men skibene skal også andre steder hen.

Jeg tror, vi roligt kan fastslå, at Århus kommer med i de store skibes klub, når vi får lavet det her...

Gunnar Juul tilføjer :

- Da jeg startede her, talte vi meget om konkurrencen med Göteborg. Det hører vi ikke så meget mere. Jeg tror, omsætning avler omsætning, og at det er en god service, der giver omsætningen. Efter hvad jeg har hørt, er svenskerne alt for bundet af arbejdstider.

Når der er skibe i Århus Havn, og når kunderne er her, bliver der arbejdet. Selv juledag vil der køre containerkraner og være måske en snes havnearbejdere i sving. Alle spiller med på melodien.

- *Du lyder, som om du er ret stolt over Århus Havn ?*

- Med svenske tilstande havde det her ikke kunnet lade sig gøre. Jeg ser sådan på det, at uanset, hvor man er i hierarkiet, skal man om morgenen møde med denne indstilling :

- Det er også min havn, - ellers kunne vi lige så godt blive hjemme.

Desværre synes jeg, at der er mange i Århus, som mangler lidt af den



Lodsformand Jens Otto Bruun-Madsen: Nu kommer Århus med i de store skibes klub...



Havnebetjent Gunnar Juul Henriksen mener ikke, det er rimeligt at beskrive Århus Havn som et lukket område. Her er et kik fra lystbådehavnen, der har 333 bådpladser. På tre måneder var der besøg af 12-1300 danske og udenlandske gæstesejlere.

stolthed, vi kan møde i små havne som Hou og Bønnerup. Aviserne bugner med læserbreve om, at Århus Havn er lukket for byen, men det, der er, vil ingen tilsyneladende bruge. Vi har den flotteste promenade ved lystbådehavnen på den anden side af Containerterminalen, men den promenade bliver brugt alt for lidt.

Når jeg læser om den lukkede havn, bliver jeg ked af det. Det er en kritik, der ikke er rimelig...

Havnens lodser gør status 1999

Hverken lodserne eller bugserbådene kan melde skib forbi, når der tales om uheld. Vejr og vind kan ændres voldsomt fra time til time, og nogle gange har skibene så markante overbygninger, at det virker som et helt storsejl.

Men lodser og bugserbådsfolk kender hinanden fra mange års tæt samarbejde. Hvis en vanskelig situation er under udvikling, kan den ofte bremses, fordi man ved, hvor man har hinanden.

Det havnebassin, der hedder Slippen, er med den nyere tids større skibe vanskeligt at arbejde i, fordi der ofte ikke er plads til, at en slæbebåd kan ligge vinkelret på det skib, der skal bugseres ind til kaj.

En af de helt usædvanlige oplevelser fortæller af lods Knud Pedersen :

- Jeg kan huske en episode, hvor Ole Løcke var på den gamle „Hermes“, og Karl Nøhr var lods. Han skulle ind med en tankbåd på kaj 107, og da han slog bak for at tage farten af, bevirkede det, at „Hermes“ blev skubbet væk. Den gamle „Hermes“ havde ingen bovpropel og havde derfor ikke mulighed for at bide sig fast på siden af tankeren. Det medførte, at skibet nærmest gik halvvejs på tværs ned gennem Slippen. Jeg holdt på kajen med en af havnens biler og kunne se det uundgåelige ske : Tankerens stævn ragede ind over kajen, og en parkeret lastbil var for tæt på. Stævnen tog lige toppen af i hele førerhusets længde.

Chaufføren stod uskadt ud og kikkede eftertænksomt på skaden. Så sagde han til mig :

- Den får jeg aldrig forsikrings-selskabet til at tro på, - at jeg er sejlet ned og har fået buler i toppen af førerhuset...

Jovist. Dagliglivet på Århus Havn kan være fyldt med uventede oplevelser.

Denne lille bog skrives i anledning af lodsernes 250 års jubilæum, og det vil være naturligt at fortælle om havnens syv lodser, deres baggrund og hverdag anno 1999.

Lodsformanden, **Jens Otto Bruun-Madsen**, er præsenteret i anden sammenhæng.

Om lodsarbejdet fortæller han :

Århus Havn har omkring 8000 anløb årligt, og langt de fleste skibe kan klare sig selv. Der er lodstvang for visse risikoskibe, for eksempel med brændstof, men kommer de jævnlige, så de kender havnen, er det også frit for dem, om de vil bruge lods eller ej.

I løbet af et år er lodserne i sving ca. 1500 gange med skibe ind og ud,

og de ca. 900 gange har der været slæbebåde med på opgaven

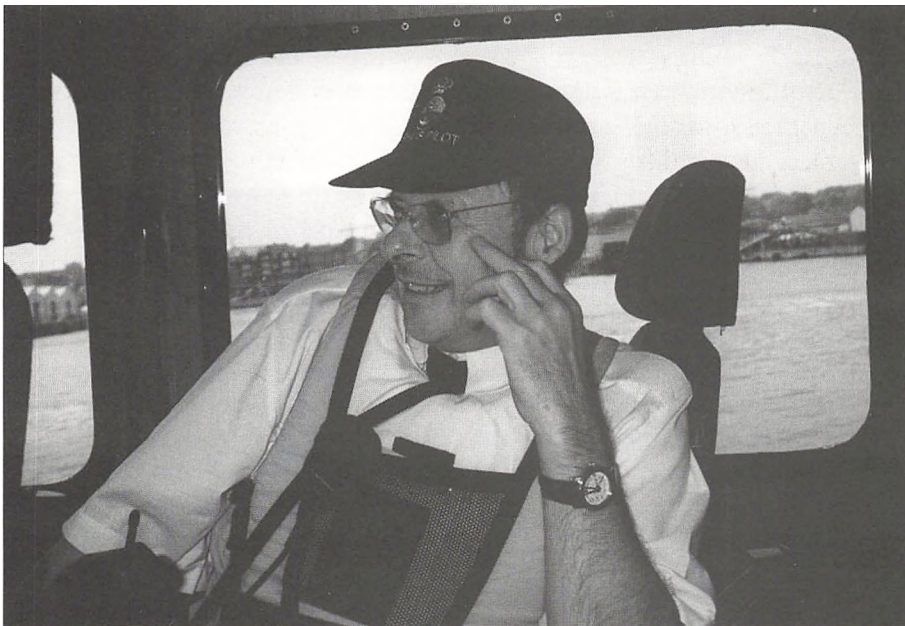
Taksterne for lodsning er bestemt af bruttotons og dybgang. Den laveste takst er 668 kroner, den højeste 8843 kr, forklarer lodsformanden. De penge går i havnekassen. Lodserne følger det kommunle ansættelses-system, har fast løn og får ikke decideret overtids-betaling. En mindre godtgørelse for hver lodsning går i en fælles pulje, fortæller han.

Bruun-Madsen er den af lodserne, der har højeste anciennitet med ansættelse 1971.

Året efter fulgte **Karl Nøhr Sørensen**. Familien flyttede fra Samsø til Århus, da han var otte, og ofte var Århus Havn mål for en god cykeltur. Han kom ud med skoleskibet „Georg Stage“, først som elev, senere matros, kvartermester og styrmand, afbrudt af officers-uddannelse i Søværnet, blev 2. styrmand på skoleskibet „Danmark“ og navigationslærer på DFDS-båden „Labrador“.

Karl Nøhr traf sin kone ved et VU-bal. Da de fandt ud af, der var tale om mere end almindelig gensidig interesse, begyndte jagten på et mere landfast job.

- Som udenrigs-sømand er det meget eftertragtet at blive lods eller havnefoged, fortæller han, men for at blive det, skal man have fanden til oldemor. Jeg søgte i Sakskøbing, jeg søgte i Århus og i Holbæk, og altid



Lods Karl Nøhr Sørensen fik en fremtid i Århus.

var der mindst 70 ansøgere. Så begyndte jeg som navigationslærer i Marstal, men dødsfald og sygdom i Århus medførte, at man påny tog fat i bunken af tidligere ansøgere og daværende havnekaptajn Knud Morbech ringede en dag og sagde :

- Jeg tror, der er en fremtid for Dem i Århus...

Og sådan gik det for Nøhr Sørensen og hans familie. Først en række år som havneassistent, derefter som lods, afbrudt af en orlovs-periode som chef for Vessel Traffic Service Storebælt. Ind i alt dette også et krævende fritidsjob som Venstre-medlem af Århus byråd.

- Min første lodsopgave var en tanker op til Århus Olie. Det blev en fin start, og da vi var kommet vel i havn, sagde skipperen :

- Nå, lods- skal vi lige gå ned og få et lille glas..

Jeg svarede : Jeg drikker ikke. Jeg er lige begyndt i dag...

Han kunne godt se, det var lidt specielt...

En anden lodsning, Karl Nøhr vil huske længe, var besøget af „Georg Stage“ i 1977.

- Da vi var på vej ud af Nordhavnen, gav skipperen, som jeg kender, mig et tilbud som en gammel Georg Stage-dreng og Georg Stage-styrmand ikke kunne stå for. Jeg fik tilbud om at sætte sejl, inden jeg skulle gå fra borde.

Besætningen måbede, da en for dem ukendt lods, annoncerede de ellers så velkendte kommandoer : „Sejlrulle“ - „Klar ned på godset overalt“ - „Sejl los“ - „Entre“.

Først da skipperen råbte „Hvad dølen nøler I efter, hørte I ikke, hvad der blev sagt ?“ var det som om en fortryllelse blev hævet, og de 80 drenge fortsatte med mærssejl, bramsejl o.s.v..

Alle sejl var sat, da jeg få minutter senere kunne ønske „God rejse“ på årets togt, og jeg med lods båden var på vej ind til nye opgaver i Århus Havn...

Jørn Østergaard, der er født i Silkeborg, kom til Århus i 1977 som havneassistent, altså bugserbådsfører, og blev lods i 1984.

- Jeg lå i Lagos, da jeg blev klar over, at man søgte en havneassistent. Jeg var i kontakt med min kone, og hun ordnede min ansøgning. Derhjemme havde jeg en standard-skrivelse, og hun ændrede datoen og skrev under. Kort efter fik jeg en opringning fra Århus Havn, - så var det i orden. Jeg kunne mønstre af, da vi kom til europæisk havn.

Jørn Østergaards maritime kurs var følgende : Først med Lauritzens skoleskibe. Senere med forskellige af de andre Dan-både rundt om i verden, derefter Fanø Navigationsskole, kølebåde og cementtankere og en periode på spritbåden Sønderborg-Gelting.

- På spritbåden var man mere købmand end sømand. Man sejlede den ene vej, var købmand den anden. Der skulle laves toldpapirer for hver eneste tur

Jørn Østergaard fortæller et lille eksempel på tidernes skiften. Hans kone, som han kendte fra skoletiden, og som var under uddannelse til lærer, blev gravid, og dengang var der stadig seminarier, hvor man blev smidt ud, hvis man ventede barn.

- Så hoppede jeg af i Kieler-kanalen, vi blev gift, og hun fik lov at fortsætte. I dag er hun lærer...

- Hvad vil du fortælle unge mennesker, der overvejer at stå til søs ?

- Jeg vil fortælle om den tid, da jeg var ung, men at meget har ændret sig. I gamle dage sejlede man ud i 18 måneder og var hjemme i halvanden. I dag er der mere balance i rytmen ude/hjemme, og det sociale liv med familien hænger bedre sammen. Men man mister mange af de sjove oplevelser på skibene. Det kan vi også mærke, når vi kommer ombord for at lodse. Man kommer op på broen, får oplysninger om skibet, om det slår til styrbord, når man bakker, dybgang, hvor hurtigt der reageres på manøvre-kommandoer o.s.v. og fører skibet i havn. Man tilbringer ikke megen tid sammen med kaptajnen. Derfor tror jeg også, man må erkende,



Lods Jørn Østergaard fortæller om dengang, han fik lejlighed til at øve sig på kongeskibet.

at de sjove historier hører fortiden til.

- Kongeskibet „Dannebrog“ er vel en af de lidt mere specielle opgaver, - har du været ude og hente det ind ?

- Ja, en del gange. Der er altid lods, når der er officielt besøg, men ikke bugserbåde. „Dannebrog“ er gennem årene moderniseret i teknisk henseende og har bl.a. fået bovpropel, så det kan klare næsten enhver situation. I dag manøvrerer kommandøren selv, men det første år, jeg var ombord, var den tidligere jagtkaptajn præget af, at han havde haft nogle uheldige manøvrer, og han knaldede stævnen op i kaj 27.

Nu var det min tur til at stå på broen med ham. Vi sejlede stærkt på vej ind, - 5, 6 måske 7 knob, og jeg måtte regne med, at han manøvrerede. Så fik jeg en albue i siden, og han sagde :

- De unge mennesker må hellere øve sig lidt...

Dronningen og prins Henrik var på vej op, og det var tæt på at gå galt. Men så er man lods, og der var kun een ting at gøre, - gribe fat i begge håndtag og så få den stoppet.

- Fik du den obligatoriske medalje ved den lejlighed ?

- Den slags bryder jeg mig ikke om, så jeg sagde høfligt nej tak. Jeg synes, der er mere prestige i at tage en stor Mærsk-båd ind i dårligt vejr...



Kongeskibet får altid festlig modtagelse, når det kommer til Århus. De fleste af lodserne har ved disse lejligheder fået en medalje.

Peter Kjemtrup blev ansat som havneassistent i 1980 og lods i 1995. Han begyndte i småskibsflåden, var senere med skoleskibet „Danmark“, efter navigationsskole i Svendborg med „Georg Stage“ som styrmand og derefter med ØKs container-skibe. Men det med containerskibe betød, at man som styrmand aldrig kom i land. Hele tiden gik med at stuve containere. Så var det bedre at sejle coastere, syntes han.

- *Hvad er forskellen på at være bugserbådskaptajn og lods ?*

- Det positive ved at være bugserbådsfører er at bugsere, og det positive ved at være lods er, når man lodser. Det er absolut den praktiske udførelse af jobbet, jeg holder mest af...

- *Hvordan ville du karakterisere en god lods, dengang du var i bugserbådene ?*

- Lodser er utroligt forskellige. Min vurdering var, at de alle var gode til at få skibene ind og ud. Måske er der een, der bør fremhæves en anelse. Det var Bill Thomsen. Han var utrolig tavs. Vi havde mange standard-bugseringer dengang. Jeg sejlede med bugserbåden „Jacob“, som trak ti tons mindre end „Hermes“, og jeg vidste præcis, hvad ende jeg skulle have, - alt afhængig af, hvilken side, der skulle til kaj.

Vi går op på siden af skibet, og Thomsen siger:

- Daw, - er I begge to på 12, - det var kanal 12 - og når det blev bekræftet, kom der et grynt i den anden ende. Det er ikke sikkert, der blev sagt noget som helst, før man var ved kaj, og så kunne han sige : - Ja, det er vel, „Jacob“...

Ordreerne var utroligt korte : Styrbord, „Jacob“...det er nok...forud igen...

Han havde tjek på tingene, selvom han sejlede hurtigt.

Hans modsætning var sådan en som Moestrup. Vi kunne godt blive irriteret på ham, fordi han sejlede langsomt og typisk sagde :

- Det mindste, du har, - ikke trække...

Det var en langsommelig affære. Og når så man tog tid på ham, viste det sig, at han var den hurtigste.

Det spekulerede jeg meget over, medens jeg var i bugserbådene, men en isvinter fik jeg forklaringen. Det er utroligt store kræfter, vi sætter i gang, når vi inde i et bassin er ved at lægge et skib til kaj. Lad os tage som eksempel en stykgods-båd med god fart på vej ind til kaj 51. Vi fik den bakket af, en slæbebåd hver vej, vred den, et ordentligt huk frem, ind til kajen med den, men inden den blev fortøjet, lå den midt i bassinet, og så kunne der gå en halv time, hvor vi baksede med den. Derefter kom det samme skib en vinterdag, og pludselig kunne man se, hvordan isen høvlede rundt i hele havnen.

På det område har jeg nok ændret opfattelse. Som lods prøver jeg at komme ind med en fart, så du slipper for de vilde manøvrer. Bruger du ti minutter ekstra på at komme ind, kommer du langt hurtigere til kaj. Og du holder også skipperens nerver i ro...



Lods Peter Kjemtrup: -Det gælder om at undgå de vilde manøvrer...

Knud Nissen Pedersen, der er lodsernes tillidsmand, kom til Århus Havn i 1983, Han stammer fra, hvad han selv betegner som „det mørkeste Midtjylland“, en lille landsby, der hedder Horn, hvor hans far og hans bedstefar var landsby-smede.

Om indgangen til et liv ved Århus Havn fortæller han :

- Min far var utrolig teknisk interesseret, og som barn havde vi tre favorit-udflugtsmål på vore søndagsture. Enten tog vi til Karup og anbragte os med madkurv bag det yderste af startbanen for at se de forskellige fly starte eller lande. Eller vi tog til Langå og kikkede på lokomotiver. Og ellers tog vi til Århus Havn for at se skibe. Det sidste må have været mest inspirerende, for både min lillebror og jeg valgte at blive søfolk.

Knud Pedersen startede på Kogtved Søfartsskole og kom derefter på langfart med Lauritzen. Aftjente værnepligt på kongeskibet „Dannebrog“ og blev færdig på navigationsskolen i Svendborg 1973.

- På det tidspunkt havde vi fået vor første datter, og derefter var det ikke lige sagen at skulle ud på langfart. Jeg fik et job ved Jydsk Telefon som EDB-operatør, det var utroligt spændende, men at sidde på kontor er ikke min stærke side. Senere flyttede jeg til hurtigruten Århus-Kalundborg. Og derfra til slæbebådene ved Århus Havn.

- Fra din tid i slæbebådene må du have en god fornemmelse af, hvordan en lods skal være ?

- Det er i hvert fald en god ballast. Det vigtigste er nok, at man kender slæbebådenes begrænsninger og ved, det tager tid at bringe sig i den rigtige position til næste opgave og hele tiden være opmærksomme på slæbebådenes sikkerhed. Mange gange kan man ikke se slæbebådene fra de store skibe, og derfor er det utrolig vigtigt hele tiden at fortælle, hvilke manøvrer man foretager. Hvis man pludselig begynder at bakke, kommer der nogle kæmpe-hvirvler, og bugserbåden kan blive suget ind under låringen, -rundingen ved agterenden.

De tidligere store ØK-både havde nogle specielle maskiner. Når de startede op, så startede de med fuld kraft, og så kørte regulatoren hurtigt ned. Det var årsagen til, at Karl Nøhr engang kom galt af sted med gamle „Hermes“. Da skruen tog fart, blev der et kæmpehul, og han suste baglæns



Lodsernes tillidsmand, Knud Nissen Pedersen: For lodser gælder de samme alkohol-regler som på landevejen...

ned med slæbebåden. Han blev suget ind under låringen, fik masten lagt ned, og det gav nogle gevaldige knubs.

- *Hvad får I tiden til at gå med, når I har en lang nattetørn?*

- Vi ser fjernsyn. Jeg har altid en bog i tasken, så jeg kan tage mig et par kapitler. Ellers sidder vi og snakker, - vi kender jo hinanden ud og ind.

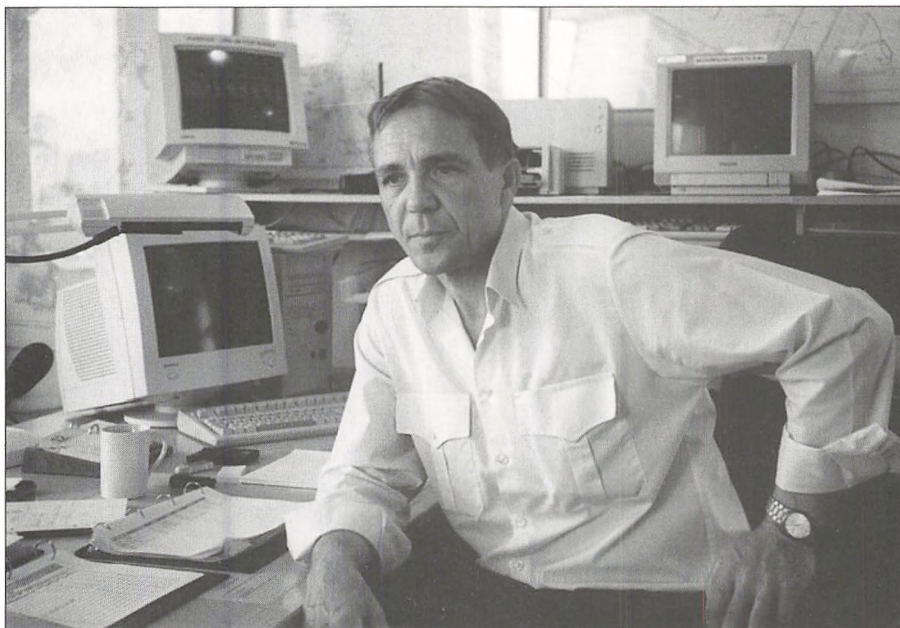
- *Har havnen en alkohol-politik ?*

- Her gælder de samme regler som på landevejen. I gamle dage, når skibene havde været på langfart, og lodsens kom ombord, var det jo første mand, kaptajnen traf. Så skulle man lige ned og have en lille en. Nu er det meget sjældent, det sker. Hvis jeg ved, der ikke er flere lodsninger den dag, og hvis jeg skal med bus hjem, kan jeg godt gå med ned og tage en whisky eller en øl. Men ikke hvis jeg skal ud at sejle igen. Den skipper, jeg skal ud til næste gang, kan jo ikke lugte, om jeg har fået en øl eller tre, og i den situation siger jeg altid nej tak. I stedet får vi en kop kaffe eller en cola...

Heller ikke **John Pedersen**, der kom til Århus Havn i 1986, er vokset op i havnemiljøet.

- Nej, jeg er fra Silkeborg stenbro ...

Efter en tid som styrmandsaspirant i Lauritzen, navigationsskole og Søværnet forløb de næste 7-8 år med sejlads for K.I.Larsen, KGH og Mærsk Supplyer.



Lods John Pedersen: Århus Havn forkæler sine kunder lidt vel rigeligt...

- Jeg fik tilbudt et job som skrivende medarbejder på „Søfart“. Selvom jeg havde nemt ved at skrive, trivedes jeg ikke med en skrivemaskine. Det blev kun til 9 måneder. Derefter blev jeg styrmand på „Peder Paars“ og „Niels Klim“. Samme dag, jeg skulle begynde ved DSB, var der opslået en stilling som havneassistent. Den besluttede jeg at søge, og min karriere ved DSB blev kun på tre måneder.

- *Hvordan er Århus Havn at arbejde i ?*

- Den er god, men den forkæler sine kunder lidt vel rigeligt .

- *Hvad lægger du i det ?*

- Kunderne er jo vant til, at vi hopper på tungen for dem, og at vi kan klare alt på kortere tid end annonceret i havnens forretnings-betingelser. Når der så endelig opstår en situation, hvor vi bliver nødt til at køre efter reglerne, bliver de lettere overraskede, - hvis ikke de bliver sure. Havnens kunder regner for eksempel med at kunne få en slæbebåd på en halv time, selvom de har tre timers varsko.

- *Hvad er det hurtigste I har præsteret ?*

- Som bugserbådsmand blev jeg engang ringet op i mit hjem i Silkeborg sent på natten. En saltsyre-båd var ved at synke. 40 minutter senere havde jeg kaldt folkene sammen, og vi lå med slæbebåden ved kaj 126. Vi skulle have den ind i dokken, og det skulle gå stærkt...

- *Ikke noget under, havnen har et godt omdømme for sin service...*

Nej, vi er meget fleksible. Vi har jo allesammen en baggrund til søs, hvor vi trækker på en fælles hammel. På et skib nytter det ikke at sige : Det gider jeg ikke.

Det er en fælles opgave at få tingene til at fungere med mindst mulig problematik...

Yngst i anciennitet er **Peter Degn**. Han kom til Århus Havn som lods i 1994. Direkte fra fire års sejlads som kaptajn i et tankskibs-rederi. Efter skolegang i Viby kom han på Kogtved Søfartsskole, søværnet, styrmandseksamen fra Fanø og skibsførereksamen fra Svendborg. Var kun 28, da han blev kaptajn.

- *Du er den eneste aflodserne, der ikke har været i bugserbådene først ?*

- Jeg ved ikke rigtigt, hvorfor de ansatte mig, og det spekulerer de nok også på i dag. Der var vist ikke flere slæbebådsfolk, der ville være lods, og jeg havde erfaring med at manøvrere, også små skibe, uden lods. Men alt andet lige, så havde det selvfølgelig været en fordel. Da jeg blev ansat, var David Christensen havnekaptajn. Han havde store tanker om kvalitets-sikring, og det var tilfældigvis noget af det, jeg skrev om i min ansøgning.

- *Kvalitetssikring, var det noget, man så fulgte op på ?*

- Overhovedet ikke. For eksempel findes der ikke en fast procedure,

hvis en mægler ringer for at skifte kran, og der findes ikke noget nedskrevet om, hvordan man får skibe til at ligge bedst. Så jeg tog alle mapper ud og prøvede at få lidt styr på tingene. Jeg syntes, at når nye kom, så skulle de ikke sidde, som var det Moses ved Det røde Hav. Man kunne bruge os mere konstruktivt end bare sidde ved telefonen og bestille en kran.

Jeg har nok været meget kritisk, men kritik er jo også en anvisning på, hvordan man kan gøre ting bedre.

Alle vi lodser og bugserbådsførere er folk, der har været med i søens liv i et spand af år, og vi er alle lært op med at kunne tage et selvstændigt ansvar.

En del af selve søfarts-sjælen er at stå ved sit ord. Der er nok tale om en anden kultur end på et kontor eller et rådhus...

- *Hvordan vil du karakterisere en god lods ?*

- Det er en, der ved alt om havnen, og som inden lodsningen registrerer vind, vejr og vandstand, og gennemtænker lodsningens forløb, inden han kommer ombord.

Derefter er det vigtigste at få en god dialog med kaptajnen, så han kan



Lods Peter Degn: En god slæbebådsfører gør nøjagtigt, hvad lodsens siger. Og hvis lodsens siger noget forkert, gør han det, der er bedst...



Den røde lodsåid med de store bogstaver "AARHUS PILOT" har løst en ny opgave.

blive overbevist om, at man er så dygtig, at man er værd at smide penge ud på.

Nogle kaptajner er rystende nervøse. De har måske været over Atlanten og har ikke set land i lang tid. Her er det vigtigt, at man lynhurtigt etablerer et tillidsforhold.

Hvis kaptajnen taler dårligt engelsk og har en ung overstyrmand, der er skidegod til engelsk, nytter det ikke noget, at man står og sludrer med ham. Man er nødt til at vise kaptajnen, at det er ham, der bestemmer i sidste ende, - og så ellers bare lave en god lodsning. Og hvis det ikke går, som jeg havde planlagt, er det vigtigt bagefter at gennemtænke, hvad der gik galt. Vi er alle en del af et team, og derfor er det også vigtigt bagefter at høre, hvad andre kolleger eller slæbebåds-skipperen ville have gjort i en given situation.

- Hvilke forventninger har du til en god slæbebåds-fører?

- At han gør lige nøjagtigt, hvad lodsens siger. Og hvis lodsens siger noget forkert, så gør han det, der er bedst...

Med lods båden ud

En gul ukrudtsplante står ved siden af en stor støbejerns-pullert på kaj 6. Som den har kæmpet sig til fodfæste her mellem granit, beton og jernkæder, kunne den med god grund bære navnet stenbræk. Sådan er det ikke. Kun få tænker på, hvad den så hedder.

I en travl hverdag bliver mange navne flygtige. Ud for den selvplantede blomst ligger de røde lods både med navnene „Thrym“ og „Frigg“. Var der ikke noget om, at Frigg var Odins hustru ? Og hvad med „Thrym“? Tidligere havde Århus Sten og Grus en sandsuger med navnet „Thrym“ liggende her i hjørnet, nedenfor havnens nye administrationsbygning. Lodsformanden syntes, der var en ide i at genbruge navnet. Han slog efter i sin nordiske mytologi og fandt ud af, at Thrym var svingagtig overfor Freja og derfor blev slået ihjel. Men det skulle nu ikke stå i vejen for igen at bruge navnet „Thrym“



Lods båden “Thrym” med skum for boven. I baggrunden ses et af UniFeeders mange containerskibe. De anløber hyppigt havnen i en regelmæssig fartplan. De kender containerterminalen og har derfor ikke brug for lods-assistance.

De navne er der heller ikke mange, der tænker over. Vigtigere er det, at ordene „ AARHUS PILOT“ med store bogstaver er malet på siden.

Uanset nationalitet og sprog fortæller det ethvert skib, at her kommer lods båden.

Nu til morgen skal vi med havnebetjent Thejs Bagge ved roret ud til det hollandske krydstogtskib „Maasdam“. Peter Degn er lods, og han har før været ombord på hollænderen.

- Det her bliver en af de nemmere opgaver, forklarer han på vej ud.

- „Maasdam“ er på 55.000 bruttotons og har al den elektronik en kaptajn kan ønske sig. Der er ekstra tværpropeller både for og agter, og virkningen af den enkelte manøvre kan aflæses på skærme. Man kan hele tiden se, hvor mange knob skibet bevæger sig fremad, hvor mange knob stævnen svajer og hvor mange knob, der tilsvarende er på agterenden sideværts.



„Maasdam“ er en hyppig gæst i Århus Havn. Ofte med 12-1300 passagerer ombord. Kaptajnen bruger lods, selvom skibet er udstyret med den mest moderne elektronik.

Alle tre aflæsninger fortæller med nøjagtighed, hvor omhyggeligt krydstogtskibet nærmer sig kaj. Derfor er der ikke brug for bugserbåd, og lodsens tilstedeværelse er mest for at sikre kommunikationen, forklarer Peter Degn.

Med en kraftig kølvandsstribе arbejder lods båden sig hurtigt ud mod havnens nye gæst. Imens har Thejs Bagge god tid til at forklare nærmere om lods bådens indbyggede kræfter og elektronik.

- Den er bygget i Sverige og har to motorer på 450 heste stykket, og den løber omkring 22 knob. Vi har almindelig radar, og så har vi en ship-mate, nærmest et elektronisk søkort med satellit-forbindelse. Du kan sætte

forskellige kort ind, og her har vi et med Århus havn. Den lysende prik, du kan se dér, er „Thrym“, og positionen er med næsten en meters nøjagtighed.

Vi har en lock-position. Hvis en mand er røget overbord, og vi trykker på den knap, så kan vi vende rundt i en bue og finde frem til præcis det sted, hvor han faldt i vandet..

Vi har to VHF'ere, en til kanal 16 og en til kanal 12, og vi har måleinstrumenter, der fortæller vor fart, vanddybden, vandets temperatur o.s.v..

- *Men elektronik kan jo bryde ned ?*

- Ja, og så er det så heldigt, at vi har også et godt gammeldags spritkompas.

Thejs fortæller, han kom til Århus Havn i 95, og det medfører naturligt spørgsmålet, om han før den tid var fisker ?

- Nej, jeg er styrmand og sejlede 5-6 år ved Ålborg Portland og andre steder, og så er der igen den gamle historie om, at man gerne vil hjem, når man får familie og små børn. Landjob hænger ikke på træerne, og jeg er glad for mit job som havnebetjent. Vi har det meget selvstændigt. Det er så fint, som det kan være.



Havnebetjent Thejs Bagge er en af flere, der har ansvar for at bringe lodsene sikkert til og fra skibene. Han er fører af en lodsbåd, men ville gerne selv have været lods eller bugserbådsfører.

Men : Jeg ville hellere end gerne over i bugserbådene. Desværre har jeg kun styrmandseksamen, og til det job i bugserbådene skal man have skibsfører-papirene med. Det ærgrer mig, men at skulle på skolebænken igen er der ikke rigtig økonomi i. Jeg vil tro, jeg skulle bruge tre år på det...

På VHF'en har man hele tiden kunnet følge med i, hvad der sker i trafiktjenesten. Nu kommer Søren Tikjøb med en melding til Thejs :

- „Petsamo“ er klar til afgang om tyve minutter.
- „Petsamo“ om 20 minutter, - det er forstået...

Lodsbåden er kommet rundt, så den nu har samme fart som „Maasdam“ på vej ind på Århus Havn. Der er åbnet en stor luge i siden, og nogle fillipinske søfolk kikker ud.

Peter Degn fanger behændigt lods-lejderen og med 2-3 trin op ad lejderen er han inde i skibets 3. sals højde. Lidt langsommere går det for den medfølgende gæst, men et par hjælpsomme hænder får hurtigt et sikkert tag i den 74-årige.

Derefter går det med elevator op til 9. etage, hvor kaptajnen tager imod. På genkendelsens smil ses tydeligt, at kaptajn og lods har mødt hinanden før. Der udveksles de nødvendige informationer, og langsomt fortsætter „Maasdam“ ind mod pier 2. Stille og roligt giver kaptajnen sine ordrer, de gentages af overstyrmanden eller to af de andre styrmænd, og de gentages af rorgængerens. Broen har hele luksusskibets bredde, og der er frit udsyn hele vejen rundt. Ude på vingen er også gulvet - nå ja vi er på et skib, så skal man huske at sige dørken - lavet af glas, så man også kan se direkte ned.

I retning mod containerkajen ses lodsbåden nu på vej mod „Petsamo“, - en finsk båd, som har en ugentlig rute mellem Århus, Skt. Petersborg og Helsingborg. Thejs skal lige være med til at lade trosserne gå.

På broen serveres en kop kaffe, og ind imellem fortæller kaptajnen lidt om „Maasdam“s bemanning. Der er en besætning på omkring 700 mand til at tage sig af de 1250 passagerer, og det siger noget om krydstogtets prioritering, at ca. 80 mand arbejder i tilknytning til kabyssen. Der er flere restauranter, og krydstogt-prisen bestemmer, hvor man frit kan indtage sine måltider.

Peter Degn har været i forbindelse med havnebetjentene på land, og det aftales, hvordan trosserne skal anbringes. Skibet ligger ved kaj, og Århus Pigegarde slår tonerne an til velkomst-musik. Busser holder parat for at køre til H.C. Andersens Odense, til Legoland eller Mols og Clausholm Slot eller blot en kortere tur op til Den gamle By. Gæsterne modtages med solskin og unge piger, der uddeler margueritter som

knaphuls-hilsen. Lige fra start er der lagt op til en god stemning.

Og de, der vil se Århus på egen hånd, bliver glad-overrasket over, at „Maasdam“ kun ligger ti minutters gang fra byens centrum. Det er sjældent med en så god placering i andre havne. Hurtigt spredes gæsterne mod hver sit mål, og det kan hurtigt mærkes, at mange finder frem til byens forretninger.

Peter Degn fortæller, at der normalt er en halv snes krydstogtskibe i Århus, men i år - 1999 - bliver det til 14, og det svarer til ca. 16.000 gæster.

Nogle bliver tilbage på krydstogtskibet, hvor de opsøger biblioteket for at se de nyeste amerikanske aviser, eller swimmingpoolen eller har fundet makkere til et spil bridge.

Hvordan sådan et besøg end opleves forskelligt af alle, så er der ingen tvivl om, at det er med til at indprente Århus i rejsens erindring på linje med Oslo, Stockholm, København, Skt. Petersborg, Hamborg og andre steder på ruten.

En af amerikanerne udtrykte sin tilfredshed med disse ord:

-Hjemme i Florida er luften varm og fugtig. Her er kølig-varmt på en mere behagelig måde...

Hun pegede på sin Århus-guide og tilføjede :

- Og så ligger Domkirken jo lige nede ved havnen. Den glæder jeg mig til at se...

„Hermes“ agter og „Aros“ forude

„Song Shan Hai“ er en stor kineser : 225 meter lang og 32,26 bred, - det er maksimum-mål for at kunne gå gennem Panama-kanalen. „Song Shan Hai“ har været i Århus med en stor last foderstoffer. Nu skal den til Lithauen og laste gødning til Kina. Bruun-Madsen skal lodse den ud, og han skal assisteres af begge havnens slæbebåde, som ligger i vente-position.

Over højttalerne lyder den interne kommunikation :

- Ja, goddag „Aros“ og „Hermes“. Vi skal have „Hermes“ agter og „Aros“ forude.



“Hermes” agter og
“Aros” forude.

Fra begge bugserbådene bliver ordren gentaget, så lodsens ved, den er forstået. Derefter kommer næste information :

- Så går vi på den måde, at vi sejler lidt agterud, og så svajer vi styrbord rundt...

- Agterud og styrbord rundt...

Der aftales nærmere om trosseføring. Inde på kajen bakser bådmændene med de tunge fortøjninger. En af havnebetjentene, Curt Jensen, har denne dejlige sommeraften taget sin schæferfund med, og man kan se på dens ivrige bevægelser, at den gerne vil hjælpe.

- Det kan man da kalde en trosseførerhund, kommer det tørt fra bugserbådsføreren, Flemming Jensen. Han har været ved havnen i fire år, og før den tid sejlede han med de store ØK-både „Jutlandia“ og „Selandia“, hvorefter han nærmede sig Århus Havn via nogle år på Hou-Samsø ruten.

Lodsens kan ikke se bugserbådene fra sin position og spørger over højtaleren:

- Hvordan går det med dig „Hermes“ ?

- Vi er lige ved at sætte slæberen fast.

„Aros“ har meldt klar og kort efter kommer der besked fra Flemming Jensen:

- „Hermes“ har fast.

- „Hermes“ har fast, tak for det, så lader vi gå det hele på land.

- Så er skruen klar, melder Flemming Jensen.

- Skruen er klar, tak for det, og du går agterud „Hermes“.

- „Hermes“ agterud...

- Småt i „Aros“.

Og hele tiden gentages lodsens ordrer. For eksempel :

- 45 grader bagbord i „Hermes“. Stopper lidt i „Aros“. Ret agterud „Hermes“. Træk i „Aros“. Skub i „Hermes“.

Stille og roligt svajes den store bulk-carrier rundt og nærmeste molehovede passerer i god afstand. Som den sidste kan „Aros“ slække slæbetrossen og lade gå.

„Kineseren“ har sat kurs mod Lithauen, og lodsens følger med på siden og venter på Bruun - Madsen.

Han er klar til at gå fra borde. En sidste besked til slæbebådene :

- Det var alt, tak for denne gang „Aros“ og „Hermes“.

Og til rorgængereren :

- Steady...

(Det betyder : *Støt som det går...*)

Med i „Hermes“ var en ny mand til bugserbådene, Steen Roar

Pedersen. De første måneder af sin ansættelse er han med de forskellige bugserbådsførere som „føl“. Han skal både lære havnen og bugserbådene at kende. Han har en fortid i Svitzer og i Mærsk Supplyer. Næste gang er han ude med Knud Erik Østerberg Hansen, som forklarer om jobbet i en bugserbåd :

- Vi er de eneste navigatører ombord. Vi er fire skibsførere og normalt har vi - to og to - en uges vagt og en uge fri, døgnets 24 timer. Desuden er der en maskinchef og en skibsassistent.

Bugserbådsføreren har tilsyn med brand-grej og redningsflåder, vi skal sørge for, at instrumenterne er i orden, der er en del papirarbejde, og vi har løbende samarbejde med Søfartsstyrelsen.

Om arbejdet som bugserbåds-kaptajn siger Knud Erik Østerberg Hansen :

- Du kan have sejlet på de store verdenshave, lige så meget du vil, og du kan have prøvet at sejle i de største skibe, men det at sejle en slæbebåd er at være bundet fast til et andet skib. Det er en helt anden måde at sejle på...

Steen Roar Pedersen nikker bekræftende. Det er også hans oplevelse i Svitzer.

Knud Erik Østerberg Hansen siger :

- Der er den forskel på Svitzer og os, at i Svitzer vil du næsten hver gang være i den situation, at der er en ny slæbebådsskipper og en ny lods. I Århus Havn kender vi hinanden, og det giver et fint samspil mellem lods og bugserbåd.

På sine skift med de forskellige bugserbådsførere har Steen Roar Pedersen også fået lidt at vide om særheder ved „Aros“ og „Hermes“. For eksempel fik han denne advarsel med på vejen:

- „Aros“ kan trække godt 30 tons, - men kun hvis alle hestene er hjemme...

Og den replik har man moret sig meget over på Århus Havn.

Derefter er han ude med Ole Løkke Nielsen, der er ledende havneassistent. Han kan fortælle, at slæbebådene i 1998 havde omkring 900 bugseringer, og det er en stigning på næsten 20 pct. Næste opgave er en af de nemmere. Der skal skubbes med snuden, men ikke slæbes.

Det er aften, og „Thrym“ er på vej ud mod „Aron Mærsk“, der skal have lods ombord. Lodsens har efter almindelig kontortid samtidig jobbet som trafikkoordinator. Opkaldene kan følges på bugserbåden :

-“Ortega“ kalder Århus Havn... Ja, goddag Århus. Om en lille time er vi inde mellem molerne. Er det stadig kaj 115, vi skal ligge ved ?

- Det tror jeg nok, - vi er ude at arbejde for øjeblikket, men jeg skal



Bugserbådsfører, kaptajn Ole Løcke Nielsen, der er ledende havneassistent: Cirka 900 bugseringer på et år...

give en melding, så snart jeg er tilbage...

- Kan vi få en bådmand, når vi kommer ind ?
- Ja, hvis I betaler for det, kan I få næsten alt her på Århus Havn..
- Åh, det lyder lækkert...
- OK, en bådmand om en time...Fik du den, John ?

Og havnebetjent John Andersen har fra et andet sted i havnen også fulgt med i ordvekslingen mellem lods og „Ortega“:

- Jeg skal nok være klar på 115, når han kommer...

Bugserbåden er på siden af Mærsk-containerskibet og lodsens giver melding :

- Godaften „Hermes“... vi skal have „Mærsk Aron“ ind på 89 med styrbords-side til. Du skal bare holde dig klar til at trykke agter, styrbords side, rundt om det grønne fyr, og så glider du om og trykker på den anden side bagefter..

Containerskibet kommer i en fin bue rundt om Vestre Molearm, og „Hermes“ får besked på, at nu kan den gå om på bagbordsside for at give et tryk.

Der listes roligt ind med en fart på kun 5,2 knob. Løcke Nielsen forklarer :

- Lodserne vil gerne have farten ned på de store skibe. Når de bakker,



Havnebetjent John Andersen har fulgt ordvekslingen mellem lodsens og "Ortega" og er parat til at tage imod.

og der ikke er meget vand under kølen, så skaber mange skibe sig åndssvagt... men det vigtigste er, at der under kølen altid mindst er plads til en rødspætte...

Lodshuse og tårn i kulde og blæst

Det ligger i sagens natur, at lodsens skal holde øje med den trafik, der nærmer sig Århus Havn. Jo længere vi går tilbage i tiden, des vanskeligere var opgaven, når naturens kræfter var i oprør. I dag klares kommunikationen med de moderne tekniske hjælpemidler, og de trænger igennem både storm og slud, sne og sjap. Går vi 250 år tilbage i tiden, var situationen primitiv i en grad, som nærmest er udenfor fantasiens rækkevidde.

Det ældst kendte læ-skur var en lille træhytte ved å-mundingen. Først i 1805 fik havnekommissionen tilladelse til at erstatte „fjellehuset“ med et grundmuret lodshus i to etager. Øverst med et lille spir, hvor der var anbragt et lampefyrr „som i mørke nætter antændes til vejledning for ankommende skibe“.

Nederst var et stort rum, hvor familie og venner tog afsked før en stor rejse, typisk til København.

På førstesalen var der en balkon hele vejen rundt, og herfra havde lodserne frit udsyn over bugten.

Med modernisering undervejs blev lodshuset, som i folkemunde også hed lysthuset, i stand til at klare århundredet ud.

I 1899 blev der bygget et nyt lodshus ude på Søndre Mole indenfor det, man dengang kaldte det inderste søndre molefyrr. Det gamle lodshus, som fik lov at stå indtil midten af 1930'erne, var blevet overhalet af havnens udvikling og gav ikke mere tilstrækkeligt udsyn.

Det nye var en firkantet rød murstensbygning, og der blev etableret kakkellovn i vagtlokalet.

Og man fik tørvesmulds-kloset.

Men ingen kakkellovn i lodsernes og toldernes to soverum.

Glimt fra dengang kan læses i bogen „Ung i Århus“, hvor P. A. Gruelund skriver „Dagbogsblade fra yngste statslods“. Han kom i 1918 til Århus og gik i vagt med de kommunale lodser.

Han fortæller bl.a. :

„Når det var stormvejr af østlige eller sydøstlige vinde, var der megen sø på bugten. Det skete af og til, at den levende sø slog op på udkiksvinduet og knuste dette. En anden kalamitet var, at ruderne ofte duggede, og da måtte vi med stige ud for at fjerne sneen på ruden“.

I 1926 fik lodshuset yderligere en etage bygget på, fordi „petroleumstanken og kullagrene på Østre Mole samt derliggende skibe vanskeliggør udkikken...“

Også denne udvidelse og modernisering blev overhalet af udviklingen, og i 1953 blev der bygget et nyt lodstårn på Pier 3 i fem etager. Det var projekteret til 8 etager, og de sidste kom på allerede i 1955.



Fotograf Poul Pedersen tog dette vinterbillede med bugserbåde og lodstårn 18. januar 1970.

Fra vagtstuen øverst oppe var der udkik. Både over bugten og havnen. Da havnelodseriet året efter som første lodseri i landet, fik radar-anlæg, blev tårnet med rette karakteriseret som „Danmarks mest moderne lodsstation“.

Også for medarbejderne var der mærkbare forbedringer. Hver mand fik sit hvilerum, - også kaldet „Munkecellen“.

Efterhånden som der skabtes ny teknik af betydning for lodsning og udkik, blev det installeret. Århus Havn var helt i front.

Omkring 30 år senere mente havnens ledelse, at lodstårnet var overflødiggjort af udviklingen. Havnedirektør Kaj Schmidt havde visioner om en ny administrationsbygning i Mindet, hvor man kunne samle



Havnebetjentenes tillidsmand, Curt Jensen, ændrede opfattelse og var stærkt medvirkende til rokaden fra lodstårnet til havnens nye administrationsbygning.

administration, værksteder og lodstjeneste. Det var et udspil, der blev modtaget med alt andet end begejstring ude i lodstårnet, og der blev udarbejdet en rapport, som forklarede, at man mistede udsyn, tid og penge, hvis lodserne skulle flyttes ind i den nye havnebygning. Rapporten med analyse af fordele og ulemper blev underskrevet af samtlige 17 lodser og bådmænd, og den gjorde så stort indtryk, at planerne om indflytning fra lodstårnet kom i en skuffe.

For først at komme frem igen midt i 90'erne, da havnens nye administrationsbygning stod næsten færdig.

Havnebetjent Curt Jensen, der har været sine kollegers tillidsmand i hele perioden og i 1999 også er næstformand i Samarbejdsudvalget (med det officielle navn : HovedMEDudvalget), altså en slags fællestillidsmand, var en af dem, der skrev under på rapporten, og han ændrede senere opfattelse:

- Jeg var nok en af dem, der var foregangsmand for at komme herind, og vi snakkede med ledelsen om, at vi var parat til nye forhold, forklarer han.

Med bådmændenes nye holdning var flertallet bag rapporten væk.

Beslutningen om at flytte var så stor en skuffelse for især de ældre lodser, at de, der aldersmæssigt kunne, besluttede at lade sig pensionere.

Det medførte en mærkbar udskiftning, men havnebetjent Curt Jensen er ikke i tvivl :

- Den moderne teknik medfører, at der kan arbejdes lige så sikkert og intensivt herfra. Det, vi har fået, opvejer, hvad vi har mistet. Vi har fået lyse lokaler, mere plads plus det, at vi er blevet en del af det fællesskab, vi ikke var med i før.

Dengang var vi en amputeret arbejdsplads i flere retninger. Gården var også en verden for sig. Håndværkerne var i en afdeling i lystbådehavnen, specialarbejderne var sig selv, administrationen lå oppe i BP-huset... nu er vi en del af et fællesskab.

- Det er jo havnedirektøren, der sejrede i denne planlægning, hvordan er han at arbejde sammen med ?

- I begyndelsen var han en hård nyser. Som tiden er gået, er han faktisk ret god. En meget vigtig ting : Han er ordholdende, - du kan stole på, at aftaler bliver overholdt.

Vi har haft mange seancer og råbt ad hinanden, men han bærer ikke nag, og vi bærer heller ikke nag.

Når først luften er rensset, så er det i orden...

Karl Nøhr, der var tillidsmand, da rapporten blev skrevet, og som nu er medlem af Århus Byråd, siger :

- Havnedirektøren har svært ved at acceptere, at beslutninger omkring havnen kan tages andre steder end på hans skrivebord.

Og Karl Nøhr tilføjer med et smil :

- Men vi har fundet en balance...

Knud Nissen Pedersen, der i dag er lodsernes tillidsmand, har denne kommentar til den nye arbejdsplads :

- Vi må nok sige, at forholdene i lodstårnet var lidt gammeldags og lidt trange.

- Alt i alt tilfreds ?

- Ja, efterhånden som vi har vænnet os til det, er her ganske glimrende.

Lods Jørn Østergaard, der også var en af dem bag rapporten, runder af:

- Der har været knubbede ord, vi andre har måske også været lidt knubbede. De fleste fortsætter jo, så det kan ikke være helt ringe. Og uanset hvem, man snakker med, så er der en god og hjælpsom tone. Det betyder meget for en moderne arbejdsplads.

Vi havde udsyn og lå centralt for havnen ude ved lodstårnet.

Vi vænner os til den nye hverdag, - det er ikke sådan, at folk går og skumler...

En russer forhales

En russisk bulk-carrier, „Alexander Dimitrov“, kom til DLG i Århus med en last foderstoffer, og nu skal den over på den modsatte kaj i østhavnens bassin 9 for at aflevere rest-partiet.

Sådan en manøvre kaldes en forhaling.

Lods Peter Kjemtrup kører ud til russeren i en af havnens biler. To havnebetjente er kørt ud i en anden af bilerne. De skal klare trosserne. Russeren har seks trosser og to spring forude og tilsvarende agterude.

Peter Kjemtrup forklarer, at første del af proceduren vil være at korte op, så skibet til sidst kun ligger fortøjet med en trosse og et spring for og agter.

Vi går ombord, hilser på kaptajnen og får oplysninger om skibet.

Peter Kjemtrup forklarer bagefter :

- Hvis du lagde mærke til det, fortalte kaptajnen, at hans skrue er højre-skåret, og det betyder, at min bak-manøvre får agterenden til at gå bagbord over, eller sagt på en anden måde : Skibet får et styrbords-drej.

Kaptajnen, en lille, tæt type, spørger, om vi vil have kaffe eller the, og kort efter står en af matroserne med kaffe til de nyankomne. Kaptajnen,



En russisk bulk-carrier forhales. Lods Peter Kjemtrup får spørgsmål fra kaptajnen om havnens takstpolitik.

hans styrmand og roergænger er allerede i gang med hver sin kop.

Der trykkes på taster i den bærbare, og Peter Kjemtrup spørger :

- Er der slæbere i nærheden ?

- Ja, „Hermes“ er her...

- Og „Aros“ osse.

- Goddag d' Herrer, Hermes agter, to slæbere til hver, hvor det passer jer bedst...

De „slæbere“, der nu tales om, er slæbetrosser, som bugserbådene får fra skibene, og dem kan der være stor forskel på. Peter Kjemtrup forklarer:

- Når slæbebåden trækker i 30-40 meter lang trosse, er der måske fem meter elastik, som du først skal have trukket ud. Er der for megen elastik i dem, bliver de farlige, - så kalder vi dem russer-trosser. Trosserne til slæbebåden kommer ud fra samme klys, så de er lige meget belastet, uanset hvilken retning der trækkes i. Hver trosse har en brud-belastning på 60-80 tons.

- Og slæbebådene kan trække det halve ?

- Ja, men skibene vejer hver for sig 500 og 450 tons. Alternativt kunne slæbebådene levere trosse, men det giver nogle ulemper, som vi ikke har nu...

- Du er med „Aros“.

- „Aros“ er med.

- Og med agter.

Nu strammer slæbebådene op, og „Alexander Dimitrov“ er ved at lade gå de sidste trosser.

Lodsen til roergængereren :

-Midships.

-Midships.

Lidt senere :

- Starboard.

- Starboard.

Russeren er nu godt fra kaj. Halvvejs tværs over bassinet. Peter Kjemtrup forklarer lidt mere om det med trosserne :

- Når skibene bliver mere moderne end „russeren“ her, har du alt fortøjningsgrej stående fast på spil. Nogle gange spørger de, om vi ikke kan nøjes med een trosse, men sådan én som den her, tør vi ikke gå på kompromis med. En containerbåd måske nok.

Med den slags trosser er det svært at dosere. Hvis du går fra „Træk lidt mindre“ til „Træk lidt mere“ skal der måske sejles to slæbebåds-længder, før man får det ønskede træk...

- Stop engines.

- Stop engines.

Maskinen stopper, og kaptajnen varskoes om, at nu slippes trosserne om et øjeblik, og så skal mandskabet være klar til at hale ind. Ny besked til slæbebådene :

- „Hermes“, du kan sakke agterud og lade gå...

Ordren gentages fra „Hermes“. Lidt senere den samme procedure til „Aros“. Den ene af slæbebådene glider agterud, den anden forom, og nu er de parate til at skubbe på skibssiden.

Russeren får igen motorkraft på :

- Dead slow ahead...

- Dead slow ahead...

Det betyder langsomt frem.

-“Aros“ trykker.

- „Aros“ trykker

Så er „Alexandr Dimitrov“ ud for den nye kajplads, og der mangler kun en halv snes meter ind.

-This is position, captain..

-“Aros“ og „Hermes“ I prøver at holde.

Nede på kajen kan man se, bådmændene også er parate.

Snart ligger skibet fortøjet, som det skal.

Lodsen siger farvel og tak til bugserbådene, og kaptajnen skriver under på, at opgaven er løst. Det er papir, der bagefter går videre til havneadministration og mægler, så der kan afregnes.

Hele manøvren har taget en lille time. Kaptajnen er interesseret i at vide, om assistancen havde kostet ekstra, hvis det blev over en time. Svaret lød :

- Vi får samme pris for en opgave, om den varer en time eller tre timer, om det er nat eller dag.

Det er kaptajnen meget tilfreds med at høre.

Peter Kjemtrup forklarer bagefter :

- Vinden er jokeren i det her. Da vi lå derovre, var vinden tværs ud af kajen, og nu er den meget forind. Det er agterenden, der tager vinden.

Der er opkald til Peter Kjemtrup :

- Det er Karsten, - bilen står nede på kajen. Vi kører i den anden.

- Tak, skal du have, vi ses deroppe...

Havnens fremtid: -støt som det går

Da vognmandens Kaj i 1952 blev matematisk student fra Vestjysk Gymnasium i Tarm, fik han lov at låne faderens bil til en udflugt op langs Vestkysten sammen med sin forlovede Birthe.

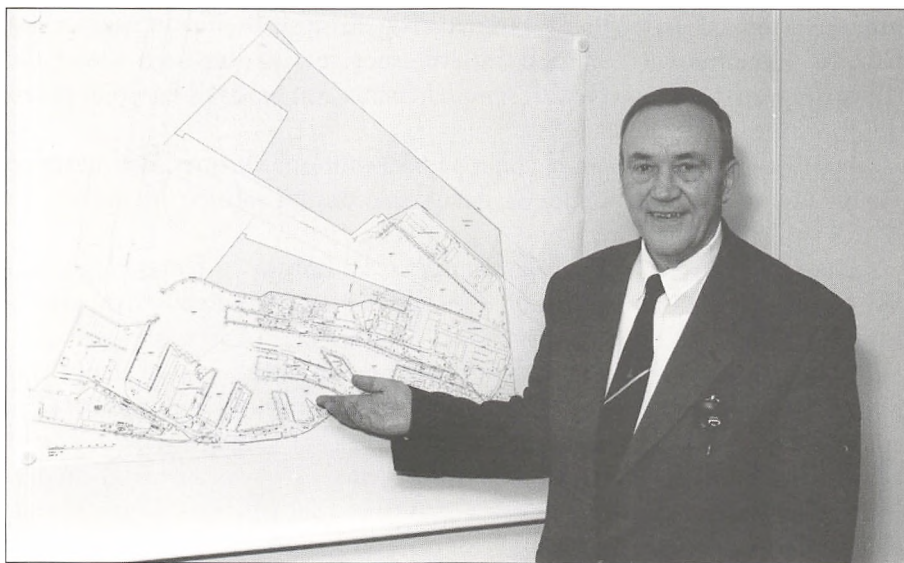
De kom op til Hanstholm Havn. Sad på en af de stejle skrænter, holdt i hånd og kikkede ned på havnen. Havnebyggeriet havde stået stille utroligt længe, og som de store bølger i skummende brænding knækkede ind over molerne, virkede Hanstholm Havn nærmest faldefærdig.

Fascinationen af havets kræfter og mulighederne blev en oplevelse af stor betydning for fremtiden. For Kaj. Og for Kaj plus Birthe.

Han satte to mål : uddannelse som ingeniør. Derefter havnebygger.

I dag er studenten blevet til havnedirektør Kaj Schmidt i Århus, og kæresten Birthe har været hans kone så længe, at de om få år kan fejre guldbryllup.

Kaj Schmidt fik sin eksamen som civilingeniør i 1958 og kom samme år til at arbejde for Vandbygningsvæsnet ved Hanstholm Havn. Senere byggede han olie-pier i Libyen, var med på arbejdet på den nye Lillebæltsbro, byggede diger ved Vestkysten og var fremme med en ide om at bygge en forbindelse mellem Fanø, Manø, Rømø og sågar helt til Sild.



Havnedirektør Kaj Schmidt fortæller om de næste 25 års udvikling. Her vil man markere fremtidens by industrielt.

Alle teoretikere syntes det var en god ide, men så stødte han for første gang ind i miljøfolk.

De pointerede, der var 15 knortegæs, som holdt til ved Manø, og derfor kunne projektet ikke realiseres. Det var altså miljøet, der vandt over Kaj Schmidts ideer.

Kaj Schmidt har denne kommentar :

- I dag - lang, lang tid bagefter - vil jeg sige, det var godt miljøet sejrede. Med al den braklægning, vi nu oplever, har Danmark ikke brug for mere land, og Vadehavet er jo enestående...

Siden 1982 har Kaj Schmidt været havnedirektør i Århus. Han kom hertil, fordi man med daværende borgmester Thorkild Simonsens ord „ville have en købmand“.

Med sit vestjyske lune har Kaj Schmidt denne vurdering :

- Det var moderne at sige : Det gælder om „at sælge havnen“ .

Jeg ved ikke, hvorfor de så valgte mig, - men der har nok ikke været nogle købmænd, der ville sælges for den pris...

Kaj Schmidt kom fra stillingen som leder i Statshavnen Esbjerg og senere direktør for byens forsyningsvirksomheder.

Næsten hver gang han har arbejdet for og argumenteret for et nyt projekt, har han mødt miljø-folkenes skepsis, - ofte modstand.

For den unge student, der i 1952 besluttede, han ville være havnebygger, er drømmen gået i opfyldelse i helt utrolig grad. Sammen med en kreds af fremsynede rådgivere og dristige beslutningstagere har han 16. december 1997 med 30 stemmer for og kun een imod fået tilslutning først i Århus Byråd, senere i Århus Amtsråd, til en 25 års plan, der fordobler havnens størrelse.

I penge tales om en første etape på 650 millioner kroner, især beregnet for de største containerskibe, og der er tale om en samlet udvidelsesplan til 2,3 milliarder kroner.

Det er en tilfreds havnedirektør, der fra sit kontor på femte etage i den nye havneadministration Mindet 2 ser ud over en levende havn, og glæden bliver ikke mindre, da den tydelige advarselsklokke fra jernbaneoverskæringen lige nedenfor vinduerne fortæller, at et langt træk af nye Mærsk-containere igen er på vej ud til container-havnen og dermed spærrer for trafikken nogle minutter. To gange dagligt sender Mærsk Container Industri i Tinglev et godstog med 46 containere af sted til containerhavnen i Århus. Herfra udskibes de til forskellige Mærsk-terminaler rundt om i verden.

Containerne er havnens nervetråd.

I 1997 havde Århus en omsætning på 250.000 container-enheder. I 98



Gode klokketoner i havnedirektørens ører: Et togtræk på vej med flere Mærsk-containerere.

steg tallet med yderligere 45.000. og Kaj Schmidts fremtidsvision er, at man om 20-25 år har en omsætning på 1 million containere.

Første etape giver plads til en ny containerhavn med 14 meters dybgang, måske mere.

- Jeg tror, Århus Havn vil være det sted, hvor man markerer Århus industrielt i fremtiden.

Siger Kaj Schmidt. Et venligt håndslag i bordet får mikrofonen til at hoppe et par decibel. Så er den sag sat på plads. Fremtid og udvikling er ensbetydende med Århus Havn.

- *Nogle lodser mener, der vil ske en udvikling, så det bliver naturligt at bygge et nyt lodshus i centrum af den nye havne-trafik ?*

- Der kommer ikke til at stå i denne bog, at Kaj Schmidt siger, de om nogle år skal flytte ud igen.

Et øjeblik fornemmes en lettere irriteret muskelbevægelse omkring havnedirektørens øjenbryn. Han trækker vejret dybt og fortsætter, afslappet og hånd-rækkende:

- Det elektroniske udstyr bliver mere og mere avanceret. Hvis man fra et fly kan se en traktor køre på marken i Rusland, så kan man altså også her fra Havnehuset se, hvad der foregår i farvandet omkring os. Det er kun et spørgsmål om elektronisk udstyr. Jo mere trafik, des mere avanceret overvågningsudstyr. Og lad mig tilføje : Der vil altid være behov for en lods til at fortolke de ting...

- *Vi lever i en tid med satellit-navigation og internet, - kan man tænke sig, at lodsvæsnet bliver digitaliseret ?*



Containerne er havnens livsnerve. Havnedirektørens fremtids-vision: Om 20-25 år en omsætning på 1 million containere.

- Ikke efter min opfattelse. Jeg tror, der altid skal være en lods ombord, når der er vanskelige opgaver...

Kaj Schmidt fortæller i den sammenhæng gerne historien om havnens fødselsdag 10. maj 1845.

- Dengang fik byens 7000 indbyggere lov at bygge havn, som de ønskede det. Beslutningstagerne i København havde sagt, der kunne bygges havn på kysten udenfor Århus Å, men man ville kun tillade en vanddybde på tre meter. Selvom det kostede bystyret dyrt, holdt Århus fast på, at havnen skulle have en dybde på fem meter, og efter ti års kamp, i 1845, fik byen den ønskede tilladelse. Derfor kalder jeg denne dato for havnens fødselsdag, og huset her er bygget og indviet 150 år senere.

Dengang lå der et lodshus på dette sted, og byens købmænd og andre borgere kom og spurgte, om der var nyt om ventede skibe. Den slags vidste lodserne. De var informationscentralen.

Lodserne var dengang selve havnens hverdag..

Siden har der været lodshus andre steder, men det har været en berigelse for os, at lodserne nu også er med i huset.

Først var der kun lodser her, - nu er vi her allesammen.

Havnen er blevet en enhed...

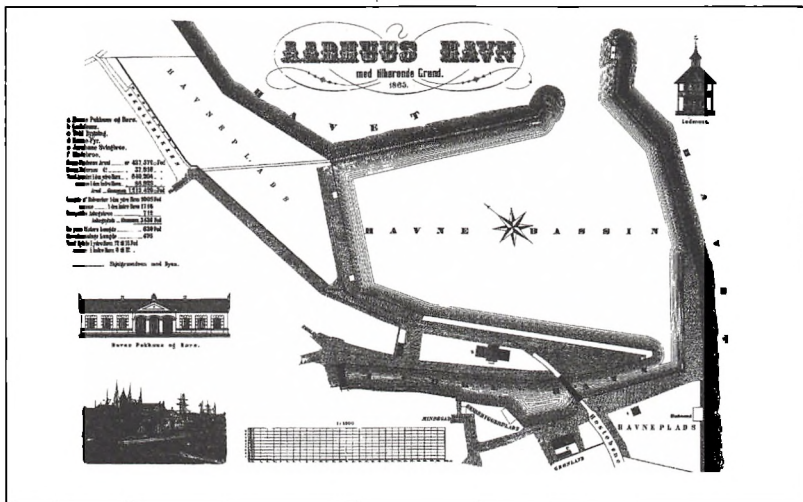
Kaj Schmidt har i årenes løb haft sine kontroverser med byens miljøfolk, og han erkender, at det man kan kalde naboproblemer med havn og

ARHUS HAVN 1845–1995

Uddrag af skrivelse fra Generaltoldkammer- og Commerce Collegium til Aarhuus Stiftsamst 10. maj 1845 med godkendelse af havnebyggeri.

".... Under de stedfindende forhold vil der nu fra Collegiets side intet være at erindre imod at havnearbejdet påbegyndes overensstemmende med det tidligere med den af generalmajor F. Quade anbefalede plan..."

10. maj 1845 *J.M.*



Kort over Aarhus havn 1995 - med 1865-planen indtegnet



ÅRHUS HAVN

Sådan illustreres ca. 150 år af den seneste udvikling.

by, trafik og miljø, er et tilbagevendende debattemne :

- Man kan godt sige, at med de nye regler skal man lave miljøundersøgelse af hver eneste sten, og det er helt i orden. Tingene er drøftet på offentlige møder. Jeg tror, det er en lille minoritetsgruppe, der har fået lov at præge miljø-debatten.

Det overvejende flertal af byens befolkning er himmelhenrykte over og stolte over, at man har en havn med så god en vækst.

I over 50 år har man drøftet grænselandet mellem havn og by, og nu gør man noget ved det. Med en international byplan-idekonkurrence vil vi prøve at få bud på, hvordan man får en bedre visuel kontakt og fysisk sammenhæng mellem by og havn, samtidig med at havnevirksomheden fortsat kan drives uden at støde på forhindringer. Med byrådets behandling af denne sag holdes der fast i netop disse to forudsætninger om miljø og virksomhed.

Det drejer sig om en vurdering af hele strækningen fra Tangkrogen i syd til Den permanente i nord.

- Mange har den opfattelse, at alle havnens aktiviteter skal eller bør flyttes ud i det nye område ?

- Det er i så fald en misforståelse. Den gamle havn - og de ord skal sættes i gåse-øjne - skal fortsat bruges. Det vil sige, at Pier 1 her nedenfor mine vinduer og Pier 2 lidt længere henne plus Pier 3 og 4 fortsat skal bruges til trafikhavn. Vejen, der er forbindelsesvej her fra Sydhavnsgade, Mindet, Europa Plads og Nordhavnsgade skal fortsat bruges af havnens trafik mellem de to indfaldsveje : Randersvej og Marselis Boulevard.

Det er i den eksisterende havn, vi skal tjene pengene til den store udvidelse. Havnevirksomheden her er selve grundlaget. Havnen skal nødvendigvis have lov at tjene sine penge herinde.

I den forbindelse arbejder byen med et tunnel-projekt til 750 millioner kroner, og det vil give havnen nogle fantastiske vilkår, men det vil ikke fjerne trafikken langs havnefronten. Det er en trafik, der nærmest svarer til, hvad en motorvej i dag har af transport, og den trafik kan man ikke undvære, fordi der er havne-aktiviteter over det hele.

Til de bekymrede, der gerne vil skabe et Nyhavns-miljø, siger jeg, måske lidt drillende :

- Hvad gør det, at vi har en Champs-Elyssées langs havnefronten. Vil nogle over på den anden side, så kan det jo være, de laver en Spreckelsens bue hen over, - og på den anden side nogle små cafeer...

- Hvem er Århus Havns største konkurrent ?

- Det er ikke enkelt at svare på. Det er nødvendigt at dele havnens omsætning op og sige, at af de årligt 7,5 millioner tons gods er en



Containerhavnen i Århus anløbes af omkring 1200 containerskibe årligt. Havnedirektør Kaj Schmidt spår fortsat kraftig vækst: -I de næste 25 år har Østersøen og Baltikum mulighed for at blive det rigeste hav i verden, og jeg tror, Århus Havn bliver et naturligt søværts knudepunkt for resultatet af 300 millioner menneskers hverdag...

hovedpart containere og en anden bulk.

På containerområdet er det lastbilerne og banerne, der er vore konkurrenter. På løsvareområdet med korn, foderstoffer og gødning er cirklerne lidt mere lokalt præget, og vi er i konkurrence med Fredericia, - i et vist omfang også Esbjerg og Ålborg.

Og hvad angår Hamborg, vil jeg sige : vi er en jævnbyrdig konkurrent.

- *Er DSB en god samarbejds-partner ?*

- Jeg kan bedst lide at være positiv, men må fastholde det synspunkt, at staten binder 5-600 kroner i hælene på hver container, der transporteres med bane fra Århus til Hamborg Havn. Det kan ikke dokumenteres, men en analyse af subsidie-politikken peger i den retning. I mange tilfælde er banerne en god samarbejdspartner, men skal der køres containere ned gennem Europa med statsstøtte, så er det ikke sagen.

- *Den europæiske transport er jo ved at blive kvalt i lastbilernes succes ?*

- Ja, og EUs transport-politik vil sikkert udvikle sig på den måde, at man over de lange afstande vil lægge mere over på bane og på skib. Men der er ingen grund til at skjule, at lastbilerne er et eminent transport-

middel. De kan imødekomme ethvert ønske om fleksibilitet. Dertil kommer nu bedre motorer med mindre forurening. Uden biler havde vi ingen gods, - jovist lastbilerne er en god samarbejdspartner.

- *København?*

- København har jeg ikke nævnt, fordi der efter min mening ikke er tale om den store konkurrence. For tyve år siden var København tre gange større end Århus, - i dag kun lidt større. København har en vanddybde på ti meter. Vi får en på 14 meter. København har 2-3 container-kraner. Århus har fire og har bestilt tre til. Vi stormer derudad...

Kaj Schmidt sammenfatter sin udviklingsvision på denne måde :

- I dag har vi 65 pct af Danmarks søværts-omsætning på det baltiske marked. Østersøen og Baltikum har mulighed for over de næste 25 år at blive det rigeste hav i verden, og jeg tror på, at Århus Havn bliver et naturligt søværts knudepunkt for resultatet af 300 millioner menneskers hverdag...

Fra havnedirektørens kontor kan man se et stort containerskib forlade havnen. Der er lods ombord og en enkelt bugserbåd på siden. Stille og roligt glider skibet ud mod nye mål.

Når lodsens går fra borde, vil hans sidste kommando til rorgængerens være :

Steady, - støt som det går...



Denne bog indledes med et tryk fra Pontoppidans Danske Atlas 1767. Og her er et kikk ned over havnen i dag, som den præsenteres i forbindelse med den internationale ide-konkurrence.

