

ESBJERG

BY- OG ERHVERVSØKONOMISKE OVERSIGTER

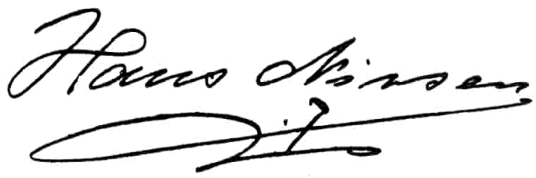
10. årgang . Nr. 1 . Juni 1953

Det er vel egentlig først inden for den sidste menneskealder, at man som følge af befolkningens vækst og trafikkens øgede omfang rigtig har fået øjnene op for, hvor uheldigt det kan være, at byer og bebyggelser får lov til at udvikle sig efter de øjeblikkelige krav uden regulering, der kan sikre samfundet, at hensynet til samfærdselen, til befolkningens sundhed og ikke mindst skønheden i bybilledet ikke tilsidesættes.

Esbjerg er en ung by og har ikke de samme problemer som vore gamle bysamfund, der er groet frem gennem århundreder, men byplanproblemer har vi. Det gode, der findes her, må vi bevare og udbygge, det mindre gode, som vi desværre også har, må vi efter evne råde bod på, og vi må sikre, at de områder inden for byen, der endnu ikke er udbyggede, bringes ind i en sådan udvikling, at kommende slægtled ikke med rette skal kunne bebrejde os, at vi ved kortsynethed har forringet den by, som de skal bygge videre på.

Om det arbejde, der er gjort og gøres i vor by på dette punkt, er redegjort i en artikel i dette nummer af vort tidsskrift, og jeg håber, at denne fremstilling må medvirke til forståelsen af, at byplanlægning, der ofte kan virke som indgreb i den enkeltes fri udfoldelse, er en byrde, som vi må pålægge os både for vor egen og for vore efterkommeres skyld.

I dette nummer har vi endvidere en fremstilling af Esbjergs muligheder som importhavn, og endelig retter vi blikket ud over vore egne grænser til vor venskabsby i Finland, Jyväskylä, der behandles i en artikel af Jyväskylä's stadsdirektør.



borgmester.

»Esbjerg«
er udgivet af Esbjerg byråd og Esbjerg erhvervsråd og redigeret af stadsdirektør Borchorst og erhvervsrådssekretær Ejgil Rasmussen.

Heftet bringer by- og erhvervsøkonomiske artikler og oversigter fra Esbjerg by. Det udsendes gratis til interesserede ved henvendelse til ekspeditionen: Esbjerg erhvervskontor, Torvet, telefon 2579.

⁂

Af forskellige årsager er der gået 3 år, siden sidste nr. af tidsskriftet udkom.

Der er imidlertid fremkommet så mange forespørgsler i anledning af forsinkelsen, at det endnu en gang må anses for bekræftet, at tidsskriftet har en mission. Denne glædelige kendsgerning er en spore for redaktionen til at bestræbe sig på at få tidsskriftet ind i mere normal gænge.

Viljen dertil mangler ikke.

⁂

Indhold

Forord ..... side 2
Jyväskylä ..... » 3
Byplanarbejdet i Esbjerg ... » 9
Esbjergs muligheder ..... » 16
Golfbanen ..... » 19

⁂

Heftet skulle også have indeholdt en oversigt over indtægts- og erhvervsforhold i årene 1948—51, men oversigten er så omfattende, at den ville sprænge heftets rammer. Den vil derfor blive bragt i et særnummer, som kan ventes udsendt inden årets udgang.

I stedet for artiklen om Stavanger, som var lovet i dette hefte, har vi artiklen om vor finske venskabsby Jyväskylä. Vi håber at kunne få artiklen om vor norske venskabsby med næste gang, hvor der bl. a. også vil komme en artikel om det nyligt indførte renovationssystem i Esbjerg.



Stadshuset.

Presentation av

JYVÄSKYLÄ

AF STADSDIREKTØR HAAPASALO

Jyväskylä, för närvarande till storleken den nionde av Finlands städer, grundlades den 22 mars 1837, och är bland dem en av de yngsta. Staden fick sitt läge på en rätt förmånlig plats i norra ändan av sjön Päijänne, en sjö, som senare hade mycket stor betydelse som vattenväg och som därtill var knutpunkt för flera genom landet ledande huvudvägar. Dessutom hade den och har fortfarande ett ledande inflytande på en vidsträckt landsbygd, ty närmaste städer befinna sig på hundratals kilometers avstånd.

Nästan i alla riktningar av Jyväskylä stads omgivningar ha uppstått livskraftiga fabrikssamhällen, vilka dagligen stå i livlig handels- och affärsförbindelse med staden. Så har också ytterst få städer i Finland i sin omedelbara inflytelsekrets så många bostadscentra, och som en följd härav är trafiken i Jyväskylä affärs- och gatuliv mycket livligare än i mången stad som, vad invånarantalet beträffar, måhända är större.

Jyväskylä var, allt intill senaste årtionden, huvudsakligen en skolstad, varför den på skämt kallats Finlands Athén. I Jyväskylä grunlades nämligen Finlands första till universitetet ledande finskspråkiga läroverk, ett lyceum och en flickskola, och här fick också det första finskspråkiga folkskollärarseminariet sitt säte. Jyväskyläs betydelse som skolstad är fortfarande anmärkningsvärd. Utom de tre läroverk som leda till studentexamen finnes också en pedagogisk högskola som utbildar folkskollärare och som trätt i stället för det indragna förra seminariet. I högskolan studerar för närvarande 360 studenter, men så snart de nybyggen, vilka som bäst pågå, slutförts, stiger dess elevantal till 720. Vid högskolan kan även avläggas kandidat- och licentiatexamen i pedagogik. De



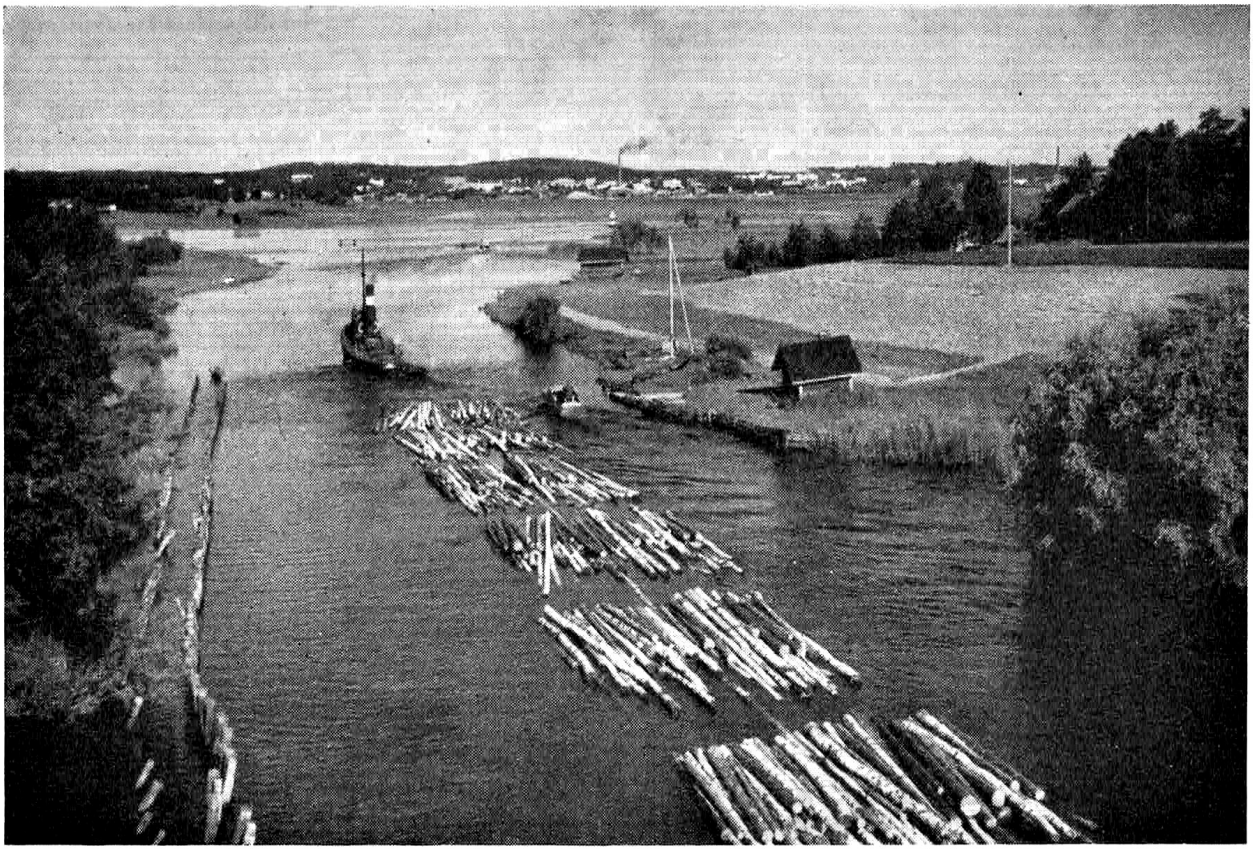
Vy norrut från Jyväskylä.

närmaste åren komma sannolikt att uppvisa nya pedagogiska brancher, såsom bl. a. utbildning av mellanskollärare.

I Jyväskylä verkar ett i stadens ägo varande kommersiellt läroverk med avdelningar för handelsskola, affärsbiträdesskola och handelsinstitut. Ännu före det andra världskriget existerade det ingen egentlig yrkeskola i Jyväskylä, men nu finnas här redan flera. De underhållas dels av privata institutioner, dels av statens industri-inrättningar. Staden äger icke själv dylika skolor, men den har årligen beviljat anslag för en del sådana. Sedan början av år 1947 har här grundats Mellersta Finlands centralyrkeskola, underhållen av staten, och vilken till en början arbetade i baracker. Under senaste år fick den emellertid inflytta i nya byggnader, av vilka dock alla ännu icke äro närmelsevis färdiga. Byggnadsarbetena pågå som bäst. I skolan finnas redan nu olika avdelningar för diverse yrkesgrenar, men så snart nybyggnaderna alla komma i bruk, kommer dess verksamhet att kännbart utvidgas. Det kan också gå så att staden förpliktigas att deltaga i inrättningens årliga underhållskostnader, varvid följer för staden mycket kännbara tilläggsutgifter.

På det fria folkbildningsarbetets område verka här stadens arbetarinstitut och settlementets fri-institut, vilkas elevantal tillsammans närmar sig tusen. För att uppliva intresset för musiken grunlades för några år sedan i Jyväskylä ett musikinstitut, vars elevantal stiger till ungefär 250. Detsamma är privat, men staden stöder med ett kännbart årligt bidrag dess, jämte stadens enda teaters, Jyväskylä Arbertarteaters, verksamhet.

På tal om Jyväskylä såsom skol- och kulturstad är det skäl att tilläggsvis nämna, att här redan sedan årtionden existerat Jyväskylä Vetenskapliga Bibliotek, på sin tid grundlagt av Jyväskylä Universitetsförening, och som numera äges av Jyväskylä pedagogiska högskola. Nämnda biblioteks bokbestånd är av de största i landet. Även stadsbiblioteket äger beaktansvärd stora boksamlingar, vilka äro i livligt bruk.



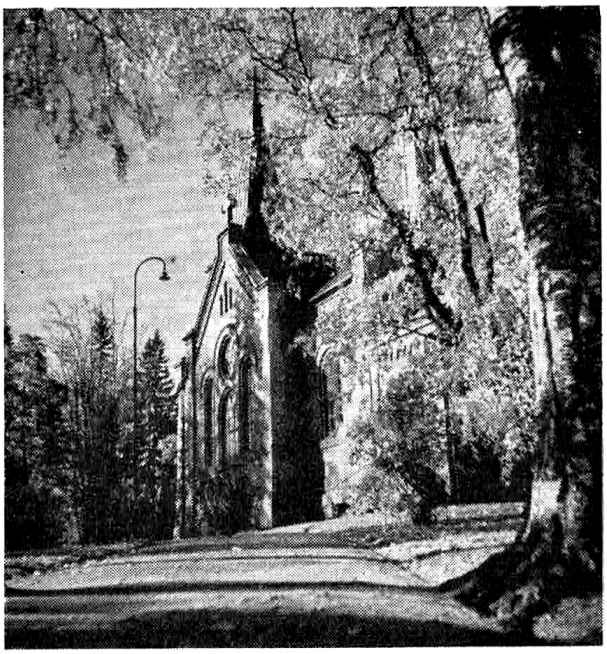
Aijälä sund. Staden i bakgrunden

Efter att tidigare ha varit nästan enbart en stilla och idyllisk skolstad, vilken levde sitt liv i mitten av stora skogar, har Jyväskylä på par årtionden utvecklats till ett livligt affärs- och industricentrum. Industri-inrättningarnas antal är visserligen ej stort, men många av dem äro, vad arbetarnumerären och produktionen vidkommer, betydande även med hänsyn till hela landet. Den största av våra privata industri-inrättningar är Schaumans fanerfabrik, som grundlagts år 1912. Det var den första fabriken som tillverkade faner i hela Finland, och ehuru den numera fått åtskilliga efterföljare, är den ännu en av de största fanerfabrikerna i landet. En annan betydande privat industriinrättning är Kangas Pappersbruk, som tillverkar bl. a. olika slag av skriv- och brevpapper jämte smörpapper.

Till stadens industrialisering ha dock verksammast bidragit de av staten grundlagda metallfabrikerna, av dem framförallt den s. k. kanonfabriken eller nuvarande Rautpohja fabrik. Vi kunna t. o. m. säga, att statens senaste snabba utvecklingsskede tog sin början vid grundläggandet av denna fabrik, varom beslut fattades år 1937. Sagda år uppnådde staden en ålder av 100 år, och fick sålunda fabriken nästan som födelsedagsgåva. Staden å sin sida skänkte till staten för fabriken ett område omfattande 46,5 ha, å vilket byggts, utom kanonfabriken, ett betydande antal bostäder, samt för några år sedan ett stort metallgjuteri. På stadens nuvarande område befinner sig även statens förra gevärsfabrik, vilken till år 1941 var belägen på Jyväskylä lands-kommuns sida. Även denna fabrik har på senaste tid utvidgats, och i dess närhet har också byggts flera stora bostadshus för de i fabriken anställda.

I början av år 1941 utvidgades stadens område betydligt, då de runtom belägna förstäderna införlivades med staden. Med stadens områden, vilka därintill utgjorts av ungefär 1 000 ha, införlivades land ca. 1 200 ha och vattenområde ca. 440 ha.

År 1940, då förstadsområdena ännu tillhörde



Stadskyrkan.

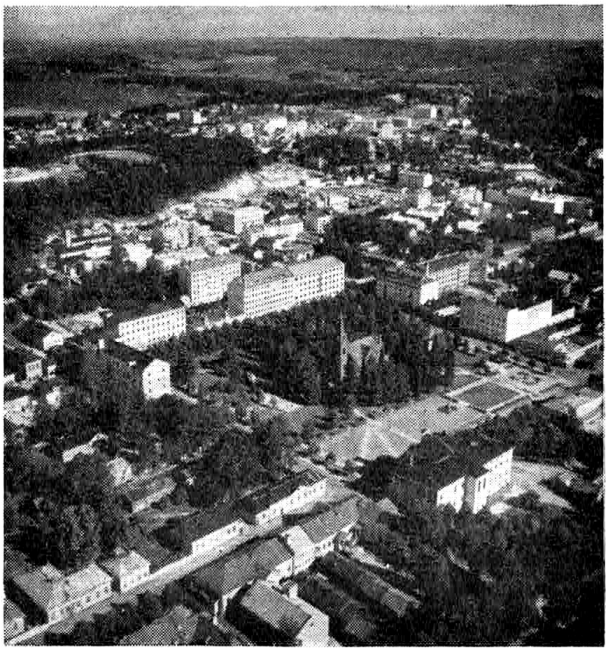
Jyväskylä landskommun, utgjorde stadens invånarantal 8 268 och även förstädernas invånare medräknade ca. 17 000. I lands-kommunen bodde enligt 1940 års mantalslängder 18 647 personer, varigenom stadens och lands-kommunens sammanlagda folkmängd år 1940 utgjordes av 26 915 personer. År 1952 bodde i staden 31 504 och i lands-kommunen 20 399 eller sammanlagd 51 903 personer. I jämförelse med år 1940 utgör tillväxten för stadens del 281 % och för lands-kommunens del 9,4 % samt för varderas sammanlagda invånarantals del 92,8 %.

Staden har tillvuxit så snabbt, att kommunalförvaltningen icke närmelsevis i alla avseenden kunnat hålla sig i nivå med den övriga utvecklingen. Härtill har visserligen till endel bidragit även de av kriget förvållade undantagsförhållandena, under vilka ingen möjlighet förefunnits för byggnadsverksamhet, ehuru övriga förutsättningar därtill hade existerat.

En av de viktigaste och mest brådskande uppgifterna har varit förstadsområdenas kartläggande och stadsplanering samt planerandet av nya områden för den ständigt tilltagande byggnadsverksamheten av bostads- och andra hus. Vad stadsplaneringen vidkommer börjar uppgiften nu vara slutförd. Före områdenas införlivande var det planerade områdets areal 270 ha. Därefter har planlagts förut bebodda oplanerade förstadsområden 700 ha samt uppgjorts stadsplan för nya obebyggda områden utgörande 430 ha, så att arealen av hela det planerade området nu utgör 1 400 ha eller mer än fem gånger så mycket som år 1940.

Från och med år 1940 har staden planerat vidsträckta nya bostadsområden, å vilka de byggda gatornas och vägarnas sammanlagda längd utgöres av ca. 20 km och vid dem varande bostadtomters antal 850. Av dessa ha 680 överlåtits för bebyggande och största delen av dem är redan bebyggd. Byggnaderna bestå mest av en eller två familjers egnahemshus. Byggandet av hus i flera våningar har huvudsakligen ägt rum inom den gamla stadens område. Även nya industri- och lagerplatser ha planerats och försetts med vägar och järnvägsspår etc.

Även staden själv har i anseende till sina möjligheter idkat en rätt omfattande byggnadsverksamhet av bostäder, ty under åren 1940—1952 har på stadens initiativ byggts ca. 550 nya bostäder, vilka innefattas i nyssnämnda antal. Av dem har en del sålts, men största delen utgöres av hyreslokaler i stadens ägo.

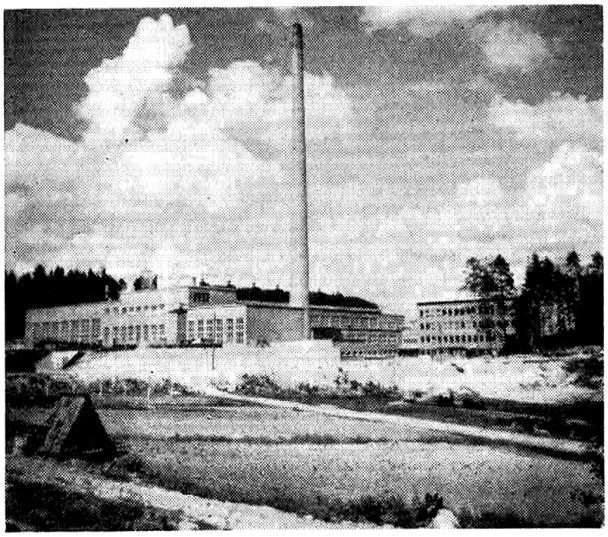


Flygbilder.

Den övriga delen av stadens byggnadsverksamhet har främst inriktats på de tekniska verkens, elektricitetsverkets och vattenverkets, utvidgande, vilket nödvändiggjorts av den starkt stigande förbrukningen av elektricitet och vatten. Från år 1940 till år 1952 har kvantiteten av den köpta elektricitetskapaciteten stigit från 4,2 miljoner kWh till 11,2 miljoner. Siffrorna kanske synas små, men man bör beakta, att statens industri-inrättningar såväl som Schaumans och Kangas fabriker icke köpa sin elektricitet av staden, varför nyssnämnda kvantiteter huvudsakligen utgöras av bostädernas och småindustrins samt affärernas förbrukning. Kvantiteten av pumpat vattenledningsvatten har samtidigt utökats från 0,46 miljoner m^3 till 1,8 miljoner m^3. Från år 1940 till år 1951 har elektricitetsnätets sammanlagda längd utökats från 75,6 km till 118,7 km och vattenledningsnätets längd från 23,7 km till 39,3 km. Under färdigblivande är som bäst en ny vattenborg, vilken inrymmer 3 000 m^3 och i samband varmed bygges ett utsiktstorn, till vilket vi från vår vänort Eskilstuna som gåva erhälla ett ståtligt tornur. Även ytvattenverket utvidgas, så att dess kapacitet utökas med 4 000 liter i minuten eller jämfört med tidigare ungefär fördubblas. Utgifterna



Flygbilder.



Rantpohja metallgjuteri.

för alla dessa arbeten stiga till flera miljoner mark.

Utom bostäder och tekniska inrättningar har man försökt bygga nya folkskolelokaliteter, på vilka det på grund av elevantalets stora tillväxt rått den största brist. Hittills har man dock på de nya bostadsområdena lyckats färdigställa endast ett skolhus omfattande inklusive specialklasser 13 klassrum och gymnastiksal. Beträffande klassrum, har f. o. m. senaste höst varit i bruk även det närmast för stadens centrala delars växande behov avsedda nya stora centralfolkskolhuset, i vilket finnas 20 klassrum jämte mångahanda specialklasser och dit det ännu kommer centralkök, skolmatställe, två gymnastiksalar, 12 klassrum för lägre folkskolan samt andra utrymmen. Sannolikt komma alla dessa att bli färdigbyggda inom de närmaste åren. På detta sätt har man fått den största bristen på klassrum interimistiskt avhjälpt, så att klasserna ej behöva användas i mer än två omgångar. Intill senaste höst användes lägra folkskolans klasser i tre omgångar.

Inom stadens område bygges som bäst Mellersta Finlands centralsjukhus, för vilket ändamål staden har skänkt en tomt omfattande ca. 22 ha. I sjukhuset kommer att finnas flera specialavdelningar och 336 sjukplatser, av vilka 100 tillhöra staden. Sjukhuset torde redan under innevarande år kunna emottaga patienter.

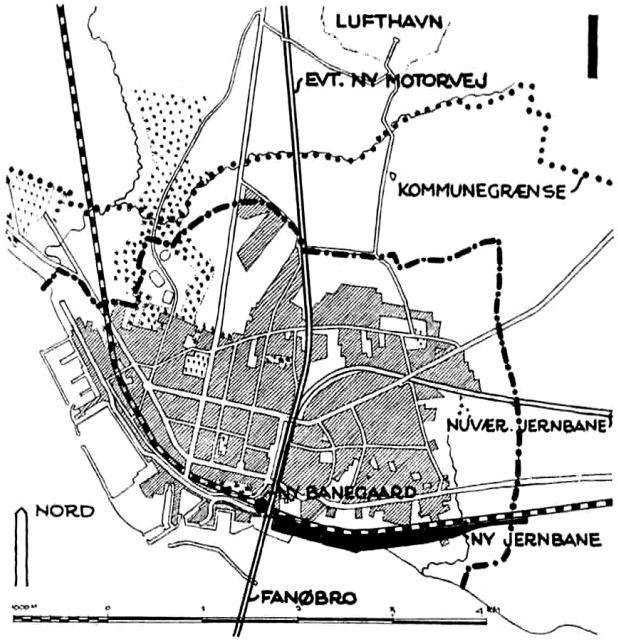
Stadens utgifter stego år 1952 till inalles 1 103

miljoner mark, av vilka 328 miljoner utgjordes av kapitalutgifter. Genom kommunalbeskattningen inkasserades 700 miljoner mark. Skatten pålägges enligt inkomsterna sålunda, att en inkomst av 100 mark motsvarar ett skattöre. För små inkomster beviljas emellertid nedsättning enligt specialtabell och för barnunderhåll får göras fastställt avdrag per barn. Skattörena stego år 1952 till 49 miljoner. Beloppet för ett skattöre utgjorde 12 mark, vilket det redan varit under några år. År 1940 fanns det 1 miljon skattören till ett pris av 9 mark. Sedan dess ha skattörenas antal från 1940 blivit ca. 49-faldig och skattebelastningen har stigit med en tredjedel.

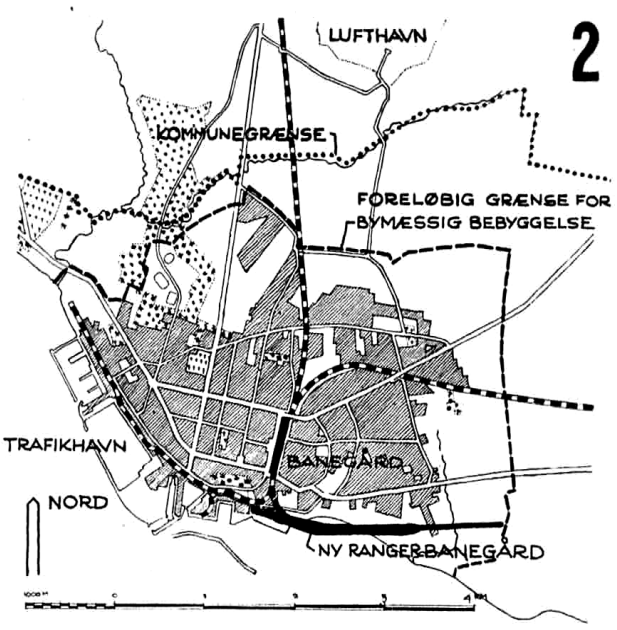
Stadskommunens förvaltning omhänderhas sålunda, att beslutförande organ är stadsfullmäktige, som består av 41 medlemmar. Av dessa äro 15 borgare, 15 socialdemokrater och 11 folkdemokrater. Vid utanordnande av nya eller tilläggsanslag, samt även i endel andra viktiga fall, erfordras för beslut av stadsfullmäktige en majoritet av ⅔ röster. Fullföljandet av beslut och förvaltningen tillkommer stadsstyrelsen och under densamma sorterande mångahanda nämnder. I stadsstyrelsen sitter, utom den på obestämd tid valda stadsdirektören och den tekniska biträdande stadsdirektören, 8 årsmedlemmar, av vilka 3 äro borgare, 3 socialdemokrater och 2 folkdemokrater. Stadsstyrelsen avgör ärendena med enkel röstmajoritet. Byggnadsärendena behandlas och avgöras av magistraten, vilken mera fungerar som statens än som stadens ämbetsverk, ehuru staden helt bekostar underhållet av densamma ävensom av stadens domstol, rådstuvurätten. Rådstuvurättens och magistratens ordförande kallas borgmästare samt dess juridiskt utbildade medlemmar rådmän. Vid magistraten finnas därtill som lekmanna-medlemmar en politierådman och en expert på byggnadsärenden.

Stadens ärenden äro numera så mångomfattande, att förtroendemännen oftast använda sig endast av beslutanderätten, medan förberedandet och utförandet omhänderhas av tjänstemännen, vilka utgöra inalles 565. Av dessa äro 182 i folkskolans och andra läroverks tjänst.

Skötseln av de kommunala ärendena i både stadsfullmäktige och stadsstyrelsen, ävensom i nämnderna, har förlöpt rätt så väl i enighetens tecken, utan upprivande konflikter.



Alternativ I. Oversigtsplan over den eventuelle jernbaneforlægning i Esbjerg. Den facadeløse motorvej med forbindelse fra Varde og fra lufthavnen vil kunne udmunde i en bred boulevard anlagt på det nuværende baneterræn. Fra boulevardens sydlige ende skal en eventuel Fanøbro udgå.



Alternativ II. Oversigtsplan over den eventuelle udbygning af de nuværende jernbaneforhold. På de arealer syd for Darumvej, som tænkes reserveret til baneformål, kan udføres en udvidelse af det nuværende rangerterræn, der med tiden vil være nødvendig, hvis den nuværende banegård skal bibeholdes.

Byplanarbejdet i Esbjerg

AF AFDELINGSARKITEKT M. WINDFELDT JENSEN

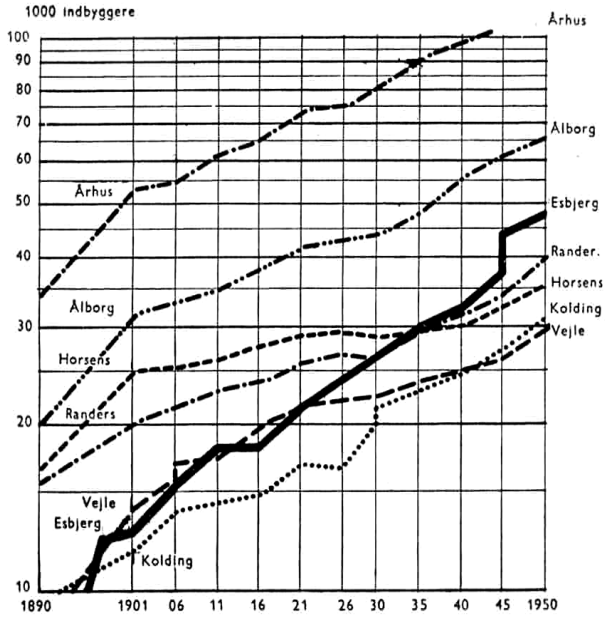
I de næsten fire år, der er gået, siden stadsdirektør E. Borchorst her i tidsskriftet (1949, nr. 1) redegjorde for planerne for Esbjergs fremtid og herunder indgående omtalte byplanarbejdet, er dette arbejde gået støt og roligt fremad efter de retningslinier, der allerede dengang på næsten alle punkter var lagt fast. Der skal derfor kun ganske kortfattet omtales hovedlinien i kommunens dispositionsplan og iøvrigt hovedsageligt nævnes det arbejde, der er udført siden da.

Esbjergs dispositionsplan

Den af professor Steen Eiler Rasmussen udarbejdede betænkning om Esbjergs dispositionsplan forelå i efteråret 1949, hvorefter den med byrådets bemærkninger i juli 1950 blev indsendt til boligministeriet til godkendelse. Denne godkendelse foreligger endnu ikke. Men byrådet har på ministeriets anmodning gennem stadsbygmesteren ladet udarbejde et tillæg til betænkningen, væsentligst omhandlende havnens og industriens forhold. Dette tillæg er i januar 1952 ligeledes indsendt til boligministeriet. Det kan tilføjes, at såvel betænkningen som tillægget er offentligt tilgængeligt for udlån gennem centralbiblioteket.

Professor Steen Eiler Rasmussens betænkning giver en levende og inspireret redegørelse for, hvilke hovedlinier byens udvikling i fremtiden bør følge.

Det vigtigste punkt er redegørelsen for jern-



3. Procentvis stigning i indbyggertal for større jydske købstæder. Kurverne er tegnet således, at lige store procentvise stigninger for de forskellige byer viser sig ved samme kurvestigning. Tallene for Esbjerg er opgivet af folkeregisteret. Kurverne for de øvrige byer er optegnet efter K. Stenshøj: »Befolkningsudviklingen i Esbjerg« her i tidsskriftet (1944, nr. 3), for årene 1940—50 dog efter Statistisk årbog.

baneforholdene, hvor især fordele og eventuelle mangler ved en fuldstændig omlægning af hovedbanelinien til Bramminge og Varde er indgående behandlet. Princippet i denne baneforlægning, hvorved en ny banegård må anlægges hvor den nye banelinie skærer Exnersgade og Jernbanegades forlængelse, er vist skematisk på planen, figur 1.

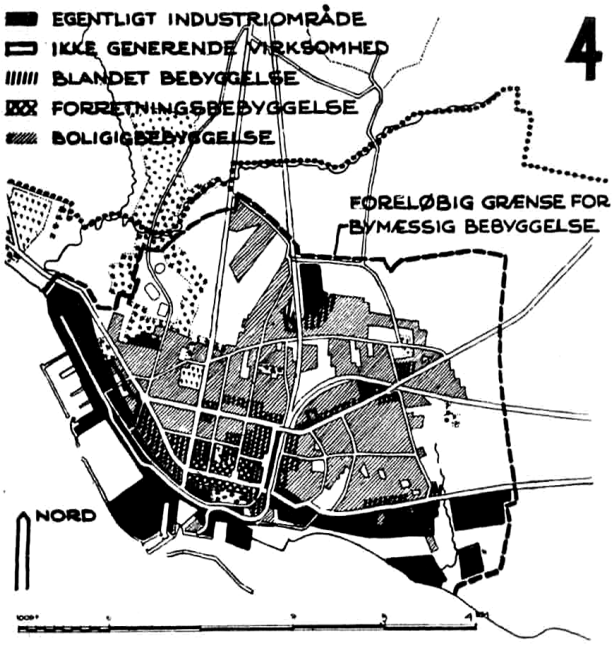
På det således frigjorte nuværende baneterræn mellem Exnersgade og Jernbanegade vil der blandt andet blive plads til en bred boulevard, der vil kunne samle byens fremtidige hovedudfaldsveje og danne udgangspunkt for en eventuel Fanøbro, der da vil kunne føres hen over perronerne på den fremtidige banegård. Linieføringen for denne eventuelle Fanøbro er angivet på bagsiden af omslaget til dette hefte.

Dette storslåede projekt til en forlægning af banelinien er imidlertid stadig et alternativ på linie med et alternativ for bibeholdelse og videre udbygning af de nuværende baneforhold (se planen, figur 2), bl. a. med anbringelse af en eventuel rangerbanegård i området syd for Darumvej, hvor også baneforlægningsprojektets remiser og rangerterræn er tænkt anbragt.

Et andet vigtigt punkt i dispositionsplanen er spørgsmålet om fordelingen af de forskellige bebyggelsesarter. Høj og lav bebyggelse, boliger og erhvervsbebyggelse ligger i en syndig forvirring i mange af Esbjergs lidt ældre kvarterer til gensidig ulempe og til liden pryd for byen. Principperne for en regulering af dette forhold er omtalt i betænkningen. Det første vigtige skridt er allerede gjort, idet hele området syd for Darumvej og Teglværksgade nu er udlagt til industriområde med undtagelse af de arealer, der vil medgå til den nævnte ændring eller udbygning af jernbaneanlæggene. Et andet vigtigt skridt til sikring af ordnede bebyggelsesforhold vil være at få fastsat tidssvarende bestemmelser om bygningshøjder og -afstande og om grundudnyttelsen.

Det sidste store punkt i betænkningen behandler spørgsmålet om de grønne områder i og omkring byen. Der omtales den udmærkede arv, som det nuværende bysamfund har overtaget fra tidligere slægtled, de store læplantninger og plantager, Nørreskoven, Gjesing plantage, skovbælterne og præstegårdshaven ved Jerne, der alle må anses for noget meget værdifuldt for en by med Esbjergs udsatte beliggenhed i klimatisk henseende. Der peges da også på de gode muligheder, der endnu er for at videreføre dette pionerarbejde, bl. a. ved omdannelse af de tidligere teglværksgrave og ved udlægning af rigelige arealer i yderkvartererne til grønning, boldplads og lignende formål.

Det nævnte tillæg til dispositionsplanen er indledt med en ajourført oversigt over de vigtigste jydske købstæders størrelse og vækst, se figur 3. Endvidere anføres det, at der med rimelig hensyntagen til kravet om befolkningens adgang til friarealer og om arealer til offentlige institutioner og erhvervsformål, skønsmæssigt anslået inden for det fremtidige byområde vil kunne skaffes plads til ca. 25.000 lejligheder, hvilket formentlig vil svare til en fremtidig befolkning på 75.000—85.000 indbyggere. Med en lignende vækshastighed som siden 1918 vil byen formentlig have nået denne størrelse i løbet af 20—30 år.



Erhvervsområder. Med helt sort er angivet fremtidige områder for store eller generende virksomheder, herunder hele havneområdet. Enkelte mindre områder vil give plads for virksomheder, der ikke kan være til ulempe for de omboende eller for kvarteret, f. eks. lagervirksomhed o. lign. Inden for området for blandet bebyggelse, der må få ret stor udstrækning i Esbjerg, vil blive tilladt såvel boligbebyggelse som virksomheder af ikke generende art, ligesom der enkelte steder i villakvartererne kan gives tilladelse til småværksteder af håndværksmæssigt præg. Det centrale område omkring Kongensgade og Torvet tænkes udlagt til udelukkende forretningsformål.

Havne- og industriforhold

Et hovedafsnit i det nævnte tillæg giver en del konkrete oplysninger til belysning af havnens betydning for byens erhvervsliv. Konklusionen heraf bliver, at byens vækst ikke kan anses for udelukkende at være afhængig af stigning i trafik og omsætning på havnen, men at den i lige så høj grad vil afhænge af en udbygning af byens erhvervsliv i det hele taget. Det vil føre for vidt her at komme ind på omtalen af f. eks. fiskeriets forhold i Esbjerg, selv om det statistiske materiale i dette afsnit så vidt vides ikke tidligere har været underkastet en samlet behandling.

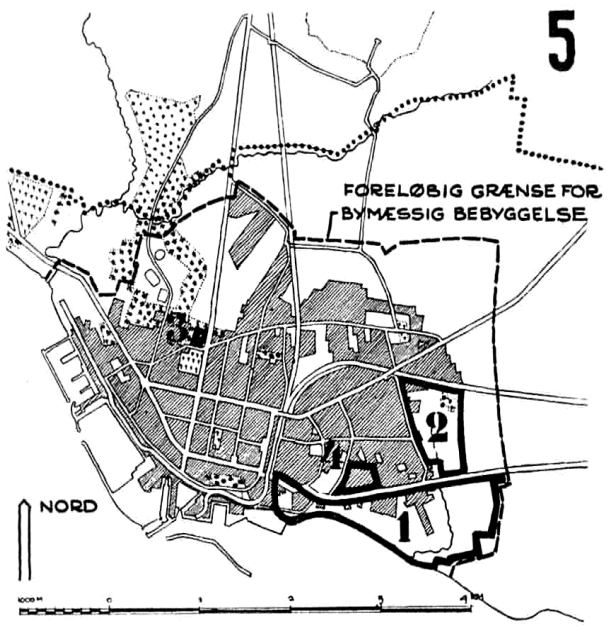
De arealer, der fremtidig må påregnes udlagt til egentligt industriformål, udgør ca. 160 ha ialt, eller ca. 2 ha pr. 1000 indbyggere. Ved en analyse af de nuværende industriarealers størrelse og beskæftigelsens fordeling på industrien og byens øvrige erhverv har man søgt at opnå et sammenligningsgrundlag, hvorudfra man har sluttet, at de 160 ha vil være et passende industriareal for den fremtidige by.

De nævnte egentlige industriarealer samt de øvrige påtænkte erhvervsområder i Esbjerg er angivet på planen, figur 4. De arealer inden for det fremtidige byområde, der kun er angivet med enkelt skravering på denne plan, må tænkes at skulle friholdes for fremtidig erhvervsbebyggelse, med undtagelse af forretninger o. lign. til de enkelte kvarterers eget behov.

Byplanvedtægterne

Dispositionsplanen angiver således i store træk byens fremtidige udvikling og hovedlinierne i den regulering af den fremtidige bebyggelse, som må tilstræbes. Den er bindende for kommunen, men derimod ikke umiddelbart for grundejerne. Kommunen søger planens bestemmelser gennemført først og fremmest ad administrativ vej, ved at afpasse sin anlægs- og udlånsvirksomhed derefter og ved at kræve, at byggeri hvortil der ydes kommunegaranti for statslån ikke går på tværs af de påtænkte byplanmæssige dispositioner i det pågældende område.

Det kan imidlertid hænde, at gennemførelse af planens bestemmelser eller andre ønskelige dispositioner kun kan sikres ved gennem boligministeriet i henhold til byplanlovens bestemmelser at søge nedlagt et foreløbigt forbud mod en påtænkt bebyggelse eller benyttelse. Der skal i så fald udarbejdes en byplanvedtægt, der for det pågældende område på behørig måde i henhold til byplanlovens bestemmelser kan sikre gennemførelsen af byplandispositionerne, og denne byplanvedtægt skal inden et år fra byplanforbudets dato fremlægges til offentligt eftersyn, således at de enkelte grundejere på forhånd kan gøre sig bekendt med indholdet og eventuelt fremføre deres protest. Når forslaget derefter eventuelt i ændret skikkelse er vedtaget af byrådet og stadfæstet af boligministeriet, kan byplanvedtægten uden særskilt sam-



Områder for byplanvedtægter i Esbjerg. Tallene angiver byplanvedtægtens nummer. Byplanvedtægt 1 omfatter industriarealerne syd for Darumvej og Teglværksgade. Byplanvedtægt 2 villabebyggelse og fremtidig etage- og rækkehusbebyggelse samt grønt område omkring Jerne Søndergårde. Byplanvedtægt 3 villabebyggelse omkring Østervinge—Søndervinge. Byplanvedtægt 4 etagebebyggelse ved Grundtvigs Allé og Toftsvej samt villabebyggelse.

tykke fra de enkelte grundejere tinglyses på de berørte ejendomme.

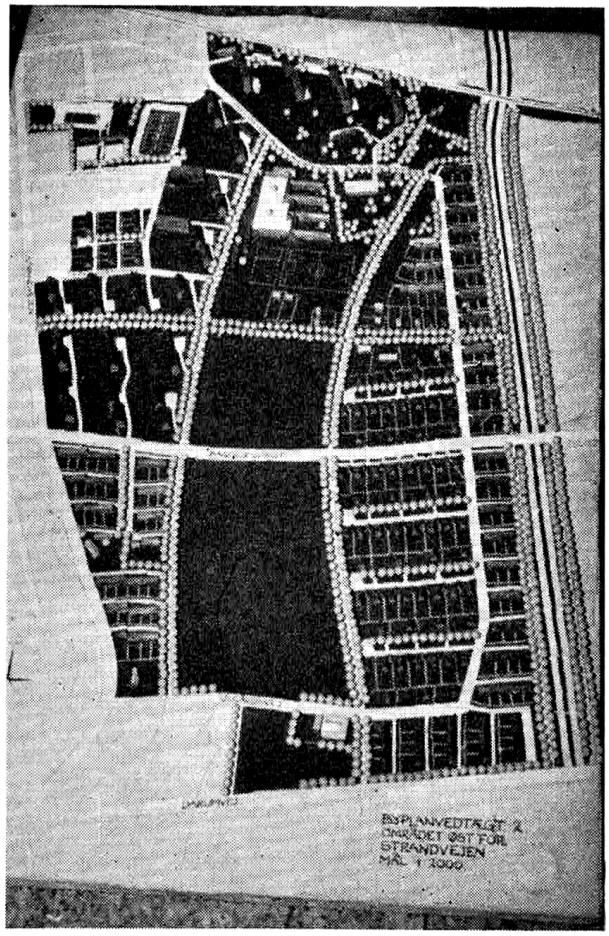
Der er indtil dato stadfæstet og tinglyst fire byplanvedtægter for forskellige områder i Esbjerg. Områderne er angivet på planen, figur 5. Byplanvedtægt 1 omfatter det tidligere nævnte industriområde syd for Darumvej og Teglværksgade samt de arealer, som det vil blive nødvendigt at sikre til gennemførelse af den ovenfor nævnte baneforlægning eller til udbygning af den nuværende banegård med rangerterræn. Dette såkaldte egentlige industriområde omfatter flere betydelige virksomheder, f. eks. F. D. B.'s tobaksfabrik og isenkramlager m. m., Esbjerg Andels-Slagteri, Esbjerg senge- og møbelfabrik, gasværket, Dansk Dammann asfaltfabrik, F. D. B.'s kemikaliefabrik samt en del mindre virksomheder. Det er hensigten, at området særligt skal give plads for sådanne virksomheder, der på grund af deres størrelse eller på grund af ulemper for den omliggende bebyggelse ikke bør anbringes hvor som helst i byen. Da det derfor er vigtigt, at grundene i dette industriområde ikke udstykkes i småparceller, er der fastsat en mindstestørrelse for nye grunde på 2500 m² nettogrundareal.

Det er endvidere fastsat, at en virksomhed ikke må være til ulempe for de omliggende virksomheder eller for de tilstødende boligkvarterer ud over hvad der er en naturlig følge af naboskabet og af industriområdets hele karakter. De eksisterende boliger i industriområdet kan således næppe værge sig mod en vis ulempe fra industrivirksomhederne.

Byplanvedtægt 2 omfatter området øst for det nuværende byområde omkring Jerne Søndergårde. I denne vedtægt fastlægges beliggenheden af et bredt grønt område omfattende bl. a. haven ved Jerne præstegård og de lavtliggende engarealer langs Præstegårdsbækken ned til Darumvej. Endvidere er fastlagt områder for fremtidig høj og lav bebyggelse, rækkehuse og villabebyggelse. Bestemmelserne er gjort så lidt detaillerede som muligt, idet bestemmelser om bygningernes udformning og anbringelse til sin tid om nødvendigt må gennemføres ved et tillæg til byplanvedtægten. Så længe sådanne bestemmelser ikke er fastsat for den høje bebyggelse og rækkehusbebyggelsen, må grunde der er påregnet anvendt til dette formål ikke udstykkes med mindre end 2500 m² grundareal for derved at sikre, at de pågældende arealer ikke, inden bebyggelse kan ske, bliver sønderdelt ved parceludstykninger.

Byplanvedtægterne 1 og 2 danner de første led i en kæde, der bør lægges omkring den udbyggede del af byområdet for at sikre en hensigtsmæssig fremtidig bebyggelse i de ydre områder, hvor udviklingen endnu ikke i særlig grad er foregrebet ved stedfundne parceludstykninger.

Byplanvedtægterne 3 og 4 omfatter derimod allerede udstykkede og til dels bebyggede arealer, der for største partens vedkommende udgøres af villakvarterer. Bestemmelserne for disse villakvarterer går i det væsentlige ud på, at kun en vis mindre del af grunden må bebygges og kun med en beboelsesbygning med een etage plus eventuel kælder og udnyttet tagetage. Bygningen skal al-



6. Model af skitseforslag til fremtidig bebyggelse omkring Jerne Søndergårde (byplanvedtægt 2). Til højre (mod øst) ses en projekteret ringvej mellem Darumvej og hovedvej 1. I midten ses et bredt grønt område afsluttet af Jerne præstegårdshave mod nord og en eventuel fremtidig kommuneskole. Øst for grønningen et område for rækkehus- og villabebyggelse. Vest for grønningen etagebebyggelse og rækkehuse.

mindeligvis anbringes mindst 2,5 m fra grundens skel og må højst indeholde bolig for to familier. Der kan dog også tillades anbragt en garage og et udhus med hver for sig højst 20 m² bebygget areal, og disse bygninger kan anbringes op til naboskel, når den samlede længde i skellet ikke overstiger 6 m og højden i skellet ikke er over 3 m.

Lignende bestemmelser findes i de villaservitutter, der kræves pålagt ved ydelse af kommunegaranti for statslån til een- og tofamiliehuse.

I byplanvedtægt 4 er endvidere for et område ved Grundtvigs Allé fastsat bestemmelser om, at fremtidig bebyggelse skal udføres som 3 etagers boligbebyggelse. Såfremt det bliver nødvendigt, vil bebyggelsens anbringelse på arealet blive fastlagt ved et senere tillæg til byplanvedtægten. Det vil herigennem blive tilstræbt ad åre at søge gennemført en regulering og til dels sanering af den gamle og uhensigtsmæssige bebyggelse langs Grundtvigs Allé, ved Darumvej og Toftsvej.

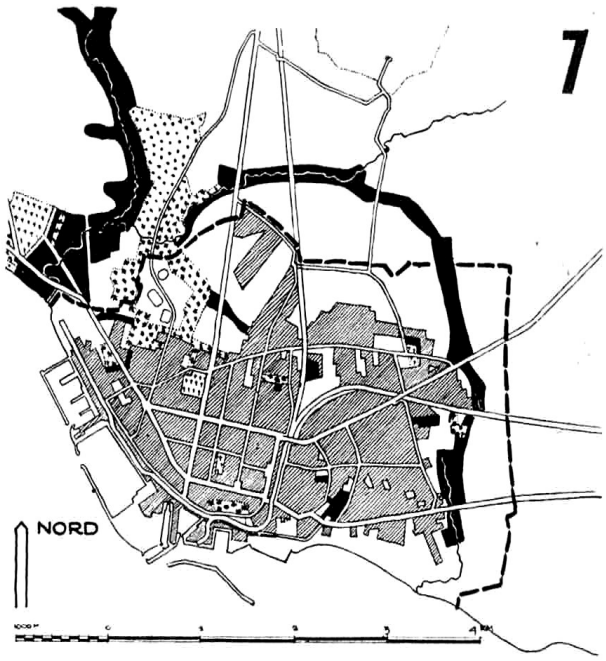
Ud over de nævnte allerede stadfæstede byplanvedtægter har man en enkelt vedtægt under udarbejdelse, hvorved en karré mellem Strandbygade og Havnegade agtes udlagt til forretnings- og industribebyggelse.

Fælles bebyggelsesplaner

Forud for fastlæggelsen af bebyggelsesområderne inden for byplanvedtægtsområderne ved Jerne Søndergårde og ved Grundtvigs Allé er bebyggelsesmulighederne blevet nøje undersøgt ved udarbejdelse af skitseforslag til arealernes fremtidige bebyggelse, jfr. figur 6. Disse bebyggelsesplaner er imidlertid ikke fastlagt i byplanvedtægterne, men skal blot være retningsgivende ved godkendelse af fremtidige bebyggelsesplaner for de pågældende arealer. For det kommunale areal ved Strandby Kirkevej, hvor tidligere haveforeningen »Freja« var beliggende, og som nu skal bebygges af A/S Esbjerggård og Andels Bolig- og Byggeforeningen af 1932, har kommunen gennem stadsbygmesterens kontor ladet udarbejde et skitseforslag, som derefter har været grundlaget for bygherrernes endelige fælles bebyggelsesplan.

På lignende måde har kontoret udarbejdet forslag til bebyggelsesplaner for enkelte delvis bebyggede områder eller for karreer, hvor et aktuelt byggeri har nødvendiggjort regulering af de fremtidige bebyggelsesforhold. Disse planer vil man også så vidt muligt undgå at få tinglyst i byplanvedtægter førend det er uomgængeligt nødvendigt for at sikre gennemførelsen, idet man gerne ser, at planerne bliver afpasset efter de aktuelle behov, der til enhver tid måtte vise sig.

Det vigtigste synspunkt med hensyn til ordning af bebyggelsesforhold er, at enhver bebyggelse må udføres med hensyntagen til forholdene såvel på den pågældende grund som til den omliggende



Oversigtsplan over nuværende og fremtidige grønne områder i og omkring Esbjerg. Mod vest ses Gravlunden, Gjesing plantage og Vognsbølparken. Disse områder bør ved plantninger og stianlæg forbindes med områderne omkring Jerne Søndergårde, der nu er fastlagt. De fremtidige grønne områder er angivet med sort.

eksisterende og fremtidige bebyggelse samt til hele det omliggende kvarter.

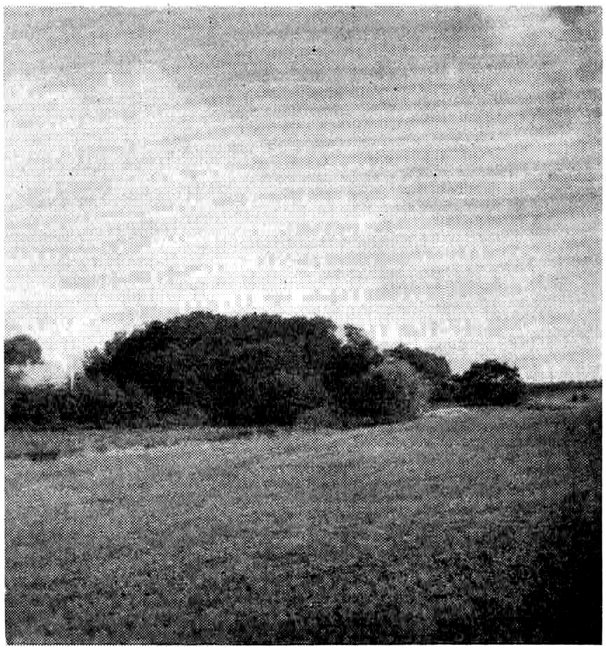
Af eksempler på virkeliggjorte fælles bebyggelsesplaner kan nævnes bebyggelsen på en del af den tidligere dyrskueplads mellem Hjertingvej og Gl. Vardevej og bebyggelsen med de finske træhuse mellem Ribegade og Baggesens Allé. Begge disse bebyggelser er opført efter planer, udarbejdet af professor Steen Eiler Rasmussen. Af samlede bebyggelser, der for tiden er ved at blive virkeliggjort, kan nævnes Esbjerg Boligselskabs store bebyggelse øst for Stormgade (efter arkitekt J. Sottrup-Jensens plan), den ovennævnte bebyggelse på »Freja«-arealerne (efter arkitekterne Jytte og Ove Tapdrups plan delvis i samarbejde med arkitekterne K. Øhlenschlæger og K. Nordby Nielsen). Desuden vil boligforeningen »Ungdomsbo« formentlig inden længe kunne påbegynde sin store bebyggelse ved Jagtvejs forlængelse og Strandby Kirkevej efter en bebyggelsesplan udarbejdet af arkitekterne Jytte og Ove Tapdrup. Endelig kan nævnes boligforeningen »Nybo«s bebyggelse med 18 eenfamiliehuse af arkitekt Aage Andreasen.

De grønne områder

De ovenfor omtalte fælles bebyggelsesplaner søger man at udforme således at der inden for rammerne for de enkelte planer findes tilstrækkelige friarealer til opholdsareal og til legeplads for børnene.

Foruden disse mere begrænsede grønne arealer må der udlægges større samlede områder, der som Vognsbølparken, Nørreskoven og Gjesing plantage egner sig til at foretage cykle- og spadsereture igennem, og hvor børnene rigtig kan få lov at røre sig. Planen figur 7 viser de grønne områder, der er eller vil blive udlagt i og omkring Esbjerg.

Det er iøjnefaldende hvor meget de allerede omtalte plantninger, Nørreskoven m. fl., der blev foretaget af de første generationer i Esbjerg, har betydet for byens trivsel, såvel sundhedsmæssigt for befolkningen som i klimatisk henseende for dyrkningen af jorden og haverne i og omkring byen. Det vil være rimeligt, at den nuværende generation igen tager dette arbejde op og søger at gennemføre et tilsvarende arbejde, således at byen også mod øst og nord bliver omgivet af et bælte af rekreationsarealer og bevoksninger svarende til det eksisterende i den vestlige del af byen.



8. Beplantningen ved Jerne præstegård set fra øst.

Det er imidlertid vigtigt, at de fornødne plantninger bliver foretaget i tide. Det er derfor også af stor værdi, at det første skridt til at gennemføre dette bælte øst om det nuværende byområde er gjort ved i en byplanvedtægt at sikre det tidligere nævnte areal langs Præstegårdsbækken og ved Jerne præstegård til formålet. Man må håbe, at det inden for et overskueligt tidsrum vil blive muligt at sætte plantningsarbejdet i gang på disse arealer, således at bevoksningen kan komme godt i vækst, inden de omliggende arealer bliver gjort byggemodne, hvilket formentlig ikke kan vare alt for mange år.

Dette grønne område må man da søge at få videreført langs den nordligste del af den projekterede ringvej mellem den nuværende jernbane og Storegade og herfra i et bredere bælte langs Degnevej og langs lavningen ved den nordlige bygrænse til forbindelse med de vestlige grønne områder ved den nedlagte Spangsbjerg mølle. Først når gennemførelsen af dette ca. 6 km lange bælte i sin helhed er sikret og en passende beplantning gennemført, vil man kunne pege på en indsats fra vor tid, der på dette område vil kunne stå mål med de store plantninger fra omkring århundredskiftet.

Fremtidige opgaver

Foruden det nævnte arbejde for udbygning af de grønne områder i Esbjerg forestår der i de nærmeste år flere store opgaver af byplanmæssig art. For det første må dispositionsplanarbejdet hele tiden holdes a jour. Desuden må enkelte grene af planen tages op til nærmere undersøgelse. Det vigtigste punkt vil uden tvivl være i løbet af de nærmeste år at få taget stilling til gennemførelsen af et af de to alternativer for den fremtidige ordning af baneforholdene. Man vil formentlig kun i ret få år kunne holde begge muligheder åbne. Over et længere åremål vil dette ikke være gennemførligt, hvis byen fortsat vedbliver at vokse, hvilket alt tyder på. Forinden den endelige afgørelse i dette spørgsmål kan træffes, vil det imidlertid være nødvendigt at gennemføre en mere dybtgående undersøgelse af de to alternative planer i såvel teknisk som økonomisk henseende.

En løsning af hovedtrafikårernes indføring til bycentret må også tages op til samlet drøftelse. En begyndelse til klaring af disse forhold er gjort ved den nu påbegyndte omlægning af Darumvejs indføring til byen. Men hele spørgsmålet vil formentlig først kunne løses, når amtet har taget stilling til den fremtidige linieføring for landevejene uden for Esbjergs grænser. Der er i såvel denne sag som i spørgsmålet om udformningen af de øvrige veje i byen så stort et stof, at det vil føre for vidt her at komme nærmere ind derpå.

Arbejdet med at søge de nuværende og fremtidige bebyggelsesforhold ordnet på fornuftig og tiltalende måde vil blive fortsat, dels ved udarbejdelse af fælles bebyggelsesplaner for karreer eller større områder eller ved at søge byplanvedtægter gennemført for at sikre ordnede forhold og dels ved om muligt at søge tidssvarende bestemmelser for ordning af bebyggelsesforhold fastsat i en ny kommunal byggevedtægt. I denne forbindelse kan nævnes, at man må se hen til gennemførelse af en for hele landet gældende fælles byggelov. Denne lov må man håbe vil komme inden ret mange år.

Vi må i dag bestræbe os på i størst mulig udstrækning at få rådet bod på fortidens forsyndelser, især i bebyggelsesmæssig henseende, og samtidig at opretholde og videreudvikle de goder, som Esbjergs nuværende beboere på så mange områder har fået i arv fra byens første borgere og gennem selve byens beliggenhed.

Esbjergs muligheder

SOM IMPORTHAVN

AF LEKTOR, DR. PHIL. STEEN B. BÖCHER

Det er en kendt sag, at Esbjerg er en af Danmarks vigtigste eksporthavne, men at byen ikke er nær så vigtig som importhavn. Man forstår let, at det ville være af stor betydning for Esbjerg, om importen blev noget større; men det er ikke nogen let sag at ændre dette forhold, thi årsagerne er mange og ikke lette at kontrollere, da også personlige og firmainteresser spiller ind.

Den vigtigste grund til det skæve forhold mellem import og eksport er sikkert at søge i varernes art og oplandets beskaffenhed. Som det tidligere er vist her i tidsskriftet (Aagesen 1944, nr. 2, ligger Esbjergs import vægtmæssigt næsten på samme størrelse som eksporten, medens den værdimæssigt ligger meget under eksporten. Dette finder sin naturlige forklaring i, at eksportvarerne er forædlede landbrugsvarer, der er dyre og kræver en hurtig transport, medens importvarerne består af forholdsvis tunge og billige råstoffer (kul, koks, foderstoffer, kunstgødning o. l.). At Esbjerg foretrækkes som eksporthavn ligger, som snart alle danske ved i, at ruten Esbjerg—Harwich er den hurtigste til vor store kunde London. Importvarerne er særlig kul og koks og derefter foder- og gødningsstoffer til landbruget. Som aftager af disse varer er Esbjergs naturlige opland ikke særlig godt; der hører ikke større industribyer til Esbjergs opland, og Vestjyllands landbrug bruger i hvert fald ikke mere af importerede råstoffer end landets andre landbrugsegne.

Det er naturligt, at man, når talen er om tunge og holdbare stoffer som kul og jern, foretrækker at benytte den billige søtransport så lang vej som muligt. Lad os f. eks. tænke os, at en ladning jern skal fra England til Horsens; ingen vil finde på at dirigere den over Esbjerg og derfra videre pr. bane eller bil, ja, ikke engang, hvis båden først anløb Esbjerg, ville man afskibe jernet der, men sejle det videre til Horsens.

Det kan altså også straks fastslås, at det område, hvortil varer som kul og jern skal importeres over Esbjerg, ikke er særlig stort; det bliver hovedsagelig byerne Varde, Grindsted, Ringkøbing og Ribe, der får Esbjerg som naturlig importhavn. I anden række kommer byer som Holstebro, Herning og Tønder; men for de sidstnævnte byers vedkommende må det indrømmes, at østkysthavnene oftest foretrækkes.

Råvarer til den jyske tekstilindustri skulle på forhånd synes lettest at kunne importeres via Esbjerg; en nærmere undersøgelse af fragtrater for disse varer viser imidlertid, at kun trikotageområdet i Midtjylland (Herning—Ikast—Silkeborg) med fordel kan benytte Esbjerg som importhavn. Dette forhold skyldes dog ikke udelukkende fragtprisen, men også prisen for omladningen fra skib til bane.

Af andre grunde til den forholdsvis ringe import kunne man måske tænke sig, at byen på grund af sin ungdom endnu ikke havde de for im-

porten fornødne handelsfirmaer, eller at havnens tekniske indretning og besejlingsforhold ikke var som de burde være. Muligvis kan der være lidt om begge dele; men det har næppe afgørende betydning; derimod kunne man meget vel tænke sig, at østkystbyernes ældre handelsfirmaer fra gammel tid havde f. eks. kunder i Tønder, der ikke ville svigte dem til fordel for nye firmaer i Esbjerg

Imidlertid indføres der jo også andet end råvarer og tunge varer, vi indfører både varer, der ikke tåler så lang transport, og varer, for hvilke transportudgifter på grund af varens høje pris i forhold til vægten er uden nævneværdig betydning. Det må da åbenbart i særlig grad blive importen af sådanne varer, der efterhånden kan tænkes at gå over Esbjerg.

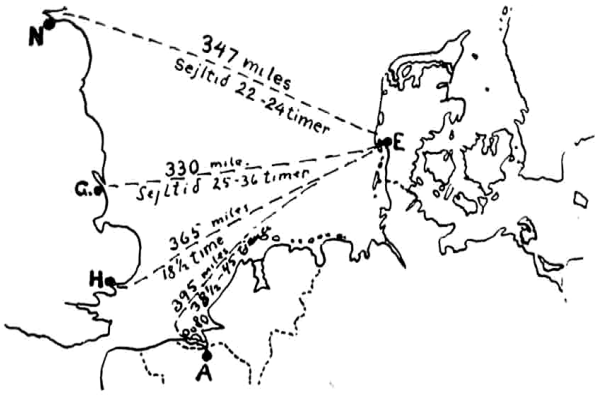
Lad os da se, hvilke mulige fordele Esbjerg kan have som importhavn sammenlignet med andre provinshavne i Jylland og på Fyn.

1. Esbjerg er Danmarks eneste isfri havn. Man tør således selv i de strengeste vintre regne med at få varerne frem via Esbjerg. — Jeg har i parentes bemærket ofte undret mig over, hvor lang tid der under isvintre går, før man begynder at sige noget om, at Esbjerg som sædvanlig kan besejles.

2. Esbjerg har som landets næstvigtigste eksporthavn gode forbindelser pr. bane og landevej, og jernbanevogne og biler, der er kommet med landbrugsvarer og fisk til eksport, står klar til at blive fyldt — men bliver det langtfra.

3. Esbjerg er den eneste by i landet, der har daglig fast forbindelse med England (Harwich) med hurtige både. Desuden er der regelmæssig forbindelse både med London og Grimsby samt i sommertiden med Newcastle.

4. Esbjerg er, som omstående tegning viser, den havn i landet, der ligger nærmest ved England og Belgien, og også af den grund er forbindelsen meget hurtig. Sejltiden mellem Esbjerg og de tre nævnte byer fremgår af kortet. Skønsmæssigt ser det ud til, at afstanden mellem Harwich og Århus er ca. 50 % længere og mellem Harwich og Odense eller København omkring 75 % længere end ruten til Esbjerg. I øvrigt oplyser D. F. D. S., at det så at sige er umuligt at sige noget sikkert om sejltiderne mellem England og havne inden for Skagen, idet der benyttes forskellige både, og ruterne skifter fra gang til gang, da der anløbes forskellige havne. Gods til Odense kan f. eks. komme til at gå via København.



Når der for ruterne på Esbjerg er opført forskellige sejltider, skyldes det skibenes forskellige hastighed samt vind- og strømforhold. Ved sejladsen på Grimsby spiller tidevandet en stor rolle, idet havnen lukkes helt ved ebbe. Grimsby besejles for tiden af S/S Aleksandra.

For at få et indtryk af, hvor hurtigt eventuelle importvarer kan nå fra Esbjerg til forskellige byer i landet, har jeg bedt Esbjerg godsbanegård om nogle oplysninger desangående. På basis af disse oplysninger er nedenstående oversigt fremstillet.

Gods, der indleveres i Esbjerg mandag, vil normalt være fremme som nedenfor anført.

	Ilstykgods	Fragtstykgods	Vognladningsgods
Varde	M 21,00	Ti 4,22	Ti 4,22
Ringkøbing	» 23,26	M 23,26	» 6,45
Silkeborg	» 20,56	Ti 19,31	» 19,31
Randers	» 23,23	» 11,52	» 19,57
Kolding	» 19,51	» 0,23	» 3,50
Fredericia	» 21,06	» 8,32	» 8,32
Ribe	» 18,23	» 6,01	» 7,25
Tønder	» 19,42	» 11,57	» 11,57
Holstebro	Ti 1,27	» 1,27	» 9,38
Struer	» 2,21	O 2,21	» 10,42
Thisted	» 9,10	» 9,10	» 21,45
Skive	» 6,17	» 5,00	» 15,32
Nykøbing M. ..	» 8,03	» 15,21	O 14,12

	Ilstykgods		Fragtstykgods		Vognladnings-gods	
Herning	M	21,44	Ti	12,31	Ti	12,31
Viborg	Ti	6,18	O	4,52	»	17,06
Aalborg	»	5,20	Ti	17,18	»	17,18
Vejle	»	3,50	»	12,57	»	12,57
Horsens	»	4,38	O	0,05	»	11,26
Aarhus	»	5,03	Ti	10,06	»	13,27
Haderslev	»	6,59	»	6,59	»	10,35
Åbenrå	»	7,48	»	7,48	»	11,45
Odense	M	23,16	»	7,12	»	7,12
Kbhvn.s Godsb.	Ti	5,00	»	19,26	»	17,29

Vognladningsgods og fragtstykgods skal være indleveret inden kl. 17. Ilstykgods kan i nogle af forbindelserne indleveres indtil kl. 19, i andre forbindelser må indlevering dog være sket inden kl. 16, men herom er de pågældende afsendere orienteret.

Englandsbåden losses, således at godset i alle tilfælde kan nå at være indleveret til banerne inden kl. 16. Godset vil altså blive viderebefordret efter de i oversigten opgivne tider. Som regel videresendes varerne ufortoldet og fortoldes i modtagerens hjemsted; men selv om godset skal toldberigtiges i Esbjerg, kan dette, hvis i øvrigt de fornødne oplysninger, indkøbstilladelser m. v. foreligger, nå at blive udført af en speditør. Godset kan så endda nå at blive afsendt fra Esbjerg inden kl. 16.

Hvis vi til de i oversigten opgivne tider lægger sejltiden (18½ time) og ca. 8 timers ophold i Esbjerg, får vi den samlede transporttid fra Harwich til bestemmelsesstedet henholdsvis som ilstykgods, fragtstykgods og vognladningsgods.

Som man vil se, er ilstykgods allerede fremme samme aften eller i hvert fald den påfølgende morgen (formiddag). Fragtstykgods og vognladningsgods bruger gennemsnitlig et døgn mere om at nå frem.

For yderligere at vise, hvor hurtigt gods egentlig kan komme fra Harwich til danske byer, fremhæves, at i intet tilfælde overstiger den samlede transporttid 2 døgn, selv København kan nås i løbet af 42 timer.

Før sidste krig ydede statsbanerne for at støtte D. F. D. S.s Englandsrute endda den service at viderebefordre fragtstykgods til København og Sverige i en særlig ilgodsvogn, der var i København morgenen efter, at skibet var kommet ind (dengang om aftenen).

I det store og hele må det vistnok siges, at jernbanebefordringen af godset er så hurtig, som behovet fordrer; men ønskes i visse tilfælde en særlig hurtig transport, vil der utvivlsomt næsten altid være mulighed for biltransport fra Esbjerg, idet der, således som der tidligere er gjort rede for (Böcher, 1944) langtfra altid er returgods fra Esbjerg til de mange lastbiler, der kommer til byen og havnen med eksportvarer. Benyttes bil direkte fra havnen, vil mindre varepartier kunne være fremme ved bestemmelsesstedet overalt i Jylland og på Fyn i løbet af få timer.

Ved denne transportmåde kan der naturligvis spares lidt tid i Esbjerg. Mest nærliggende er det dog at antage, at de biler, der skal anvendes til transporten, først skal have afleveret gods i havnen. Sandsynligvis vil biltransporten særlig have interesse for speditørfirmaer, der har fortoldet varerne i Esbjerg og ønsker dem hurtigt viderebefordret.

I det store og hele kan det vistnok fastslås, at ingen dansk havn giver mulighed for hurtigere import end Esbjerg. Noget helt andet er som nævnt prisforholdene ved transporterne, der særlig gør sig gældende for de tunge varer. For varer som kul og jern kan det ikke forventes, at importen over Esbjerg vil stige ret meget mere end det, byen selv skal have mere, hvilket i høj grad hænger sammen med en eventuel udvidelse af byens industri. Importforøgelsen over Esbjerg må i det væsentligste tænkes at komme til at ligge på de omtalte mindre varepartier, altså hovedsagelig færdigvarer, hvor bane- og biltransporten ikke bliver for dyr.



Esbjerg golfbane

Det var i foråret 1921, at en mindre kreds af Esbjerg-borgere startede Esbjerg golfklub og begyndte at spille golf på en ikke alt for velegnet, men dog brugbar bane. Klubben engagerede straks en kendt engelsk golftræner, og de unge Esbjerg-golfspillere viste gode anlæg for det ædle spil, så interessen var stigende.

Der kom trange år for golfspillet i Esbjerg under den sidste verdenskrig, da tyskerne ødelagde den gamle golfbane totalt.

Man gav dog ikke op, og efter krigen anlagde Esbjerg kommune en ny bane i Gjesing plantage ca. 4 km uden for Esbjerg. Banen, som er en 9 hullers golfbane, er tegnet af den kendte engelske golfarkitekt C. K. Cotton, og arbejdet er udført under tilsyn af skovrider C. D. Frederiksen, Esbjerg.

Banens længde er 6000 yards, par 70. Banen er anlagt i udhugninger i skoven.

Åbningen af den nye golfbane fandt sted den 7. juni 1952, og samtidig indviedes klubbens smukke nye hus.

Foruden restaurationen findes der også telefon i klubhuset, og enhver, der interesserer sig for golf, er altid velkommen.


NORDBY.
FANØBRO.