ESBJERG

BY- OG ERHVERVSØKONOMISKE OVERSIGTER



Siden vedtagelsen af loven om anlæggelse af Esbjerg havn i 1868 er byen vokset fra 20 indbyggere til 51.600 indbyggere og dækker nu et areal på 3.069 ha.

På billedet ser man ind over den vestlige bydel; i forgrunden ligger Esbjerg statshavn, der er byens livsnerve, med base for 500 fiskerkuttere samt eks- og importhavn for store dele af Syd-, Vest- og Midtjylland.

14. ÅRGANG NR. 1 . FEBRUAR 1957

Det er altid morsommere at se frem end tilbage; hvad der alt er sket, kender vi, men kunne man kaste et blik ind i fremtiden og få en idé om udviklingen, ville det sikkert interessere de fleste af os endnu mere. — At se ind i fremtiden er ikke vi mennesker beskåret, men vi kan skønne og ofte med nogenlunde held.

Om Esbjerg havns fremtid tror jeg, udviklingen så nogenlunde kan forudsiges. Havnerådets og havneadministrationens planer for Esbjerg havns fremtid kan man læse om i slutningen af havneingeniør Becks interessante artikel i dette blad. Programmet er omfangsrigt og lagt på meget langt sigt, men jeg tvivler ikke på, at det vil blive ført ud i livet.

Havnens størrelse, dybde og effektivitet må naturligvis afpasses efter det område, der skal betjenes, men på baggrund af den hidtidige fremgang i besejling og omsætning er jeg overbevist om, at de planlagte udvidelser vil vise sig absolut fornuftige og nødvendige.

Havnerådet og havneadministrationen er klar over, at havnen teknisk set må følge med tiden — ja endda helst være lidt foran — og de vil gøre deres til, at dette kan ske. Lad os så håbe, at også de bevilgende myndigheder må forstå udviklingens krav — og handle derefter.

Harald Christensen

formand for havnerådet.

»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.

INDHOLD

Forord ..... side 2
Esbjerg havn ..... » 3
Skolebehovet i Esbjerg .... » 14
Den nye politigård ..... » 23
Store muligheder for placering af nye virksomheder i Esbjerg ..... » 25

Tidsskriftet fremtræder hermed i et nyt format — standardformat. Overgangen har medført visse tekniske vanskeligheder og forsinkelse af hæftet, men vi håber, at læserne vil bære over hermed og kan finde sig til rette med det nye udseende.

ESBJERG HAVN –
Danmarks port mod vest

AF HAVNEINGENIØR J. BECK

Der var næppe mange mennesker, hverken her på bjerget eller i det øvrige land, der den 24. april 1868, da loven om anlæg af en havn ved Esbjerg blev stadfæstet af kong Christian d. 9., havde tænkt sig, at denne havn skulle få en så rivende udvikling, at den i dag — i en alder af 88 år — står som en af landets største provinshavne og danner hovednerven for en by med over 50.000 indbyggere.

Sådan er forholdet imidlertid, og Esbjerg havn betegnes med rette som Danmarks udfaldsport mod vest både som eksport- og importhavn samtidig med, at den rummer landets største fiskerihavn.

Havneanlæggets udbygning.

Nedenfor anføres i korte træk årstallene for de vigtigste »trin« i havnens vækst.

1868—1874	Østre og vestre dokkaj samt søndre ledemole.
1877—1881	Nordre mole + den vestlige halvdel af Englandskajen.
1886—1889	Den østlige halvdel af Englandskajen samt en mindre bådehavn ved slusegabet (denne bådehavn er opfyldt og udgået i 1926—27).
1894	Frankrigskajen v. østre forhavn.
1898—1902	Gl. fiskerihavn (nu betegnet færgehavnen).
1899	Nordre dokkaj.
1909—1922	Ny trafikhavn.
1915—1920	Flytning af søndre ledemole.
1909—1920	1., 2. og 3. bassin i ny fiskerihavn.
1931—1932	Statens beddingsanlæg ved færgehavnen samt 4. bassin i fiskerihavnen.
1933—1934	Trafikhavnens tværkaj samt den nordlige kaj i østre forhavn (betegnet østre forhavnskaj).
1942—1947	Udvidelse af beddingsanlægget.
1948—1949	Dampcentralkajen ved østre forhavn.

Havnens udstrækning i længderetningen er ca. 3,5 km, og den dækker et samlet vandareal på ca. 62 ha med et tilhørende landareal på ca. 140 ha (i sidstnævnte tal indgår også moler med anlægsplads samt gader, veje og sporarealer).

Den samlede kajlængde for hele havnen er ca. 7,1 km, med vanddybder der varierer fra 5,6 à 5,7 m i fiskerihavnen til 8 à 8,8 m i trafikhavnen, alt målt ved daglig højvande.

Vanddybden i indsejlingerne til de forskellige havneområder er for:

Dokhavnen	5,6 m ved daglig højvande	Trafikhavnen	8,0 m ved daglig højvande
Søndre forhavn	7,0 » » » »	Fiskerihavnen	5,7 » » » »
Færgehavnen	5,6 » » » »		

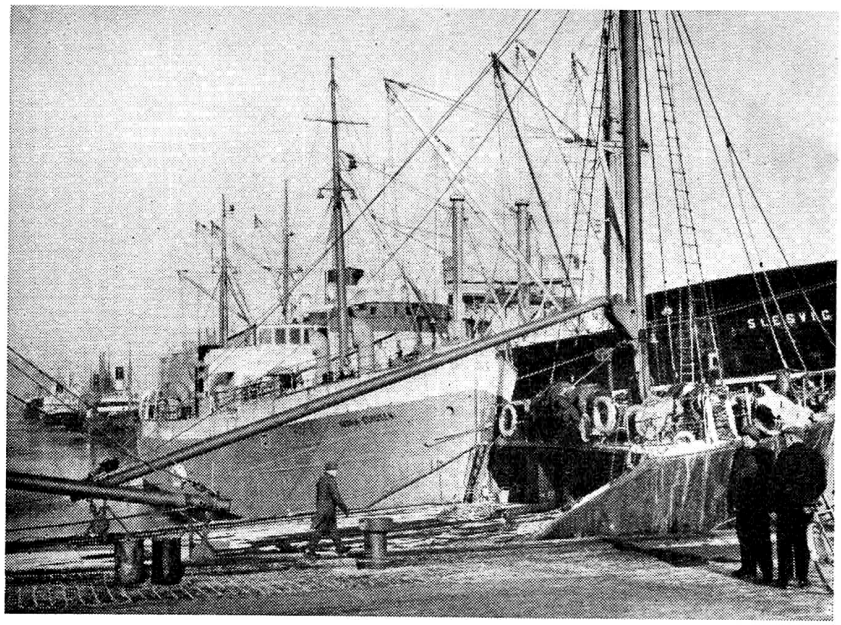
Den nærmere omtale af havnetrafikken og de enkelte anlægsarbejder ved havnen vil i det følgende i hovedsagen kun omfatte udviklingen i de sidste 10—15 år d. v. s. tiden efter 2. verdenskrig.

Besejlingsforhold.

Forudsætningen for, at Esbjerg havn i det hele taget kan opretholdes og besejles af større skibe, er, at sejlløbet gennem Grådyb holdes oprenset for den tilsanding, der til stadighed foregår i dette område. En sådan oprensning foregår til dels ved hjælp af den vekslende ind- og udgående strøm, der er en følge af tidevandsbevægelsen (forskellen mellem høj- og lavvande ved Esbjerg er gennemsnitlig ca. 1,3 m), men da den af strømmen alene tilvejebragte dybde på sandbarren over Grådyb næppe er mere end ca. 6 à 6,5 m ved daglig højvande, må der fra statens side ofres endog betydelige pengesummer til uddybningsarbejde for at holde den officielle vanddybde 8,0 m i hele det ca. 4 km lange uddybede sejlløb.

Den ind- og udgående tidevandsstrøm, der er af så stor betydning for sejlløbets opretholdelse, medfører materialer (mudder og sand), der aflejres i havnebassinerne, således at der også her til stadighed må holdes uddybningsfartøjer i gang for at opretholde de fastsatte dybder.

Under besættelsestiden var den normale import og eksport over Esbjerg på det nærmeste lammet, først og fremmest fordi forbindelsen med vore kunder i vest ikke var gennemførlig, men også fordi besættelsesmagtens tilstedeværelse hindrede oprensningsarbejdet i sejlløbet over Gådyb barre og i havnens bassiner med det resultat, at vanddybden aftog i foruroligende grad. Ved krigens ophør i 1945 var vanddybden på Gådyb barre kun 6 à 7 m ved daglig højvande. Fiskeriet kunne dog trods aftagende vanddybde i sejlløbet gennemføres under krigen. Fiskerkutterne er mindre dybtgående end fragtskibene, og — som følge af at de er bygget af træ — mindre udsatte for magnetiske miner.



Trafikhavnskaj under isvinter.

Det skal her fremhæves, at den indsats, der i disse år øvedes af fiskerne på deres farefulde sejlads, er stor beundring værd. De skaffede en betydelig omsætning i erhvervet, selvsagt til økonomisk fordel for sig selv, men også til uvurderlig gavn for deres by og land.

Så snart tyskerne var fjernet i 1945, blev der fra havnens og vandbygningsvæsenets side sat alt disponibelt uddybningsmateriel ind for at udbedre de skader, krigen havde forvoldt på besejlingsforholdene i og til havnen. Sandpumperne »Gådyb« og »Thyborøn« blev sat ind på at genuddybe Gådyb sejlrende, mens gravemaskinerne »Odin« og »Dragen« samt slamsugeren »Ægir« tog sig af havnebassinerne og indsejlingen til disse.

Dette oprensningsarbejde indebar som følge af ueksploderet ammunition i sejlløbet og bassinerne et betydeligt faremoment, og helt uden uheld foregik det heller ikke, idet »Ægir« i efteråret 1945 under arbejdet i søndre forhavn kom ud for, at en granat eksploderede i pumpen med betydelig materiel skade til følge. Heldigvis gik intet menneskeliv tabt, men flere besætningsmedlemmer blev såret, hvoraf en enkelt alvorligt.

Tabel 1.

Finansår	Gådyb sejlrende		Havnebassinerne	
	fjernet fyld ca. m³	udgift ca. kr.	fjernet fyld ca. m³	udgift ca. kr.
1945—46	40.000	78.000	82.000	457.000
1946—47	1.039.000	1.358.000	503.000	918.000
1947—48	799.000	1.246.000	817.000	1.642.000
1948—49	549.000	1.674.000	840.000	1.930.000
1949—50	1.438.000	2.321.000	352.000	763.000
1950—51	839.000	1.499.000	348.000	1.217.000
1951—52	1.280.000	2.967.000	532.000	1.183.000
1952—53	988.000	1.817.000	510.000	1.394.000
1953—54	1.274.000	2.148.000	484.000	1.197.000
1954—55	1.016.000	1.987.000	521.000	1.644.000
1955—56	1.264.000	1.832.000	465.000	1.516.000

Arbejdet med genuddybningen skred trods alt godt fremad, således at D.F.D.S. — efter at minestrygning var gennemført i sejlrenden — i 1946 kunne genoptage rutefarten på England. Udviklingen i sejlløbet over Gådyb barre, som følge af den manglende oprensning under krigen i forbindelse med, at sandgrunden Tørre Bjælke umiddelbart vest for Skallingen nærmede sig betænkeligt Sædenstrand fyrlinie, gjorde det imidlertid vanskeligt for statens sandpumpere alene at klare uddybningsarbejdet her. For at hjælpe på forholdene tilkaldtes i 1946—47 sandpumperen »Halvor«, i 1949—50 sandpumperen »Suomi« og i 1951—52 sandpumperen »Kinhem« til assistance.

For at undgå det ret uoverskuelige pumpearbejde ved Tørre Bjælke, måtte man gå over til at »knække« fyrlinien på dette sted og oprette 2 nye fyrlinier: »Sædenstrand syd« og »Sædenstrand nord«.

I dag er dybdeforholdene i sejlløbet tilfredsstillende d. v. s., der er overalt i en 200 m bred uddybet rende den offici-

elle dybde (8,0 m i fyrlinien og 7,5 m ved løbets sider) med en rimelig overdybde til imødegåelse af eventuelle ekstraordinære opståede sandpuller (opgrundinger) m. m.

Et indtryk af omfanget af det oprensningsarbejde, der er præsteret i årene efter krigen i havnens sejlløb og bassiner, fås gennem foranstående oversigt i tabel 1 over de årligt optagne sand- og slammængder og de medgåede udgifter.

Havnens benyttelse.

Havnen råder, som det foran er anført, over et ret betydeligt arealområde, beregnet til udleje for virksomheder på grundlag af lejetakster, der til enhver tid fastsættes af ministeriet for offentlige arbejder.

De nugældende takster er fastsat af ministeriet i 1951 og varierer for hovedpartens vedkommende fra 3,50 kr. til 1,00 kr. pr. m² årlig alt efter beliggenhed i forhold til havnebassiner, spor m. v. For enkelte mindre arealer ved kaj er der dog fastsat en takst på 6,00 kr. pr. m² årlig, ligesom taksten for visse ikke udlejemodne arealer indtil videre er 0,50 kr. pr. m² årlig. Endelig gælder for benyttelsen af enkelte arealer særaftaler med institutioner m. v.

Et betydeligt antal virksomheder har i tidens løb fundet deres plads på havnen, det drejer sig i hovedsagen om virksomheder, der benytter havnen ved ind- og udskibning af varer, eller hvis forretning på en eller anden måde har tilknytning til skibsfarten, herunder i særdeleshed fiskeriet.

I turistmæssig henseende har Esbjerg—Fanø færgefart selvsagt stor betydning navnlig i sommertiden.

Oversigt over besejlingen.

Tabel 2.

Finansår	Rutefart på Fanø		Anden fragtfart		Fiskerkuttere	
	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
1945—46	2.145	111.000	193	72.000		
1946—47	4.255	225.000	574	554.000	7.559	78.000
1949—50	5.512	293.000	727	828.000	7.671	77.000
1950—51	5.383	295.000	858	895.000	7.534	88.000
1951—52	5.591	304.000	1.002	887.000	9.000	120.000
1952—53	5.441	301.000	1.056	947.000	6.625	103.000
1953—54	5.517	312.000	1.207	1.008.000	8.022	110.000
1954—55	5.844	329.000	1.303	1.123.000	8.113	101.000
1955—56	6.306	352.000	1.514	1.221.000	9.573	121.000

I oversigten i hosstående tabel 2 er omfanget af den indgående trafik på havnen nærmere belyst.

Det fremgår af oversigten i tabel 2, at der efter krigen har været en jævn stigning i trafikken, således har f. eks. i 1955—56 1514 fragtskibe med en tonnage på 1.221.000 N. R. T. anløbet havnen, mens der i 1946—47 var 574 fragtskibe på 554.000 N. R. T.

Antallet af fiskerfartøjer, der er hjemmehørende i Esbjerg, fordeler sig efter størrelse (bruttotonnage) som nedenfor angivet (tabel 3) — i årene 1945—56.

Tabel 3.

	Under 20 t	20— 40 t	40— 60 t	over 60 t	ialt
1945—46	299	297	60	10	666
1946—47	256	300	64	10	630
1949—50	143	303	93	9	547
1951—52	144	289	98	6	537
1953—54	84	263	88	4	439
1954—55	84	262	92	4	442
1955—56	75	262	92	4	433

Et ikke ringe antal nye kuttere er for tiden under bygning på bådebyggerier i Esbjerg, og en stigning i antallet af hjemmehørende både må forventes i de kommende år (dette gælder formentlig navnlig for de større fartøjers vedkommende).

Havnens indtægter og udgifter.

Tabel 4.

Finansår	1946/47	1950/51	1952/53	1954/55	1955/56
Indtægter	1.846.000	2.343.000	3.058.000	3.717.000	4.247.000
Udgifter	4.561.000	5.386.000	6.239.000	6.779.000	6.562.000
Under udgifter andrager:					
Oprensning af Grådyb Barre	1.358.000	1.499.000	1.817.000	1.987.000	1.832.000
Oprensning m. v. i havnen	918.000	1.217.000	1.394.000	1.644.000	1.516.000
Renter og afskrivning	1.082.000	1.090.000	1.050.000	1.023.000	1.058.000

Import og eksport.

Omfanget af import og eksport over havnen af de vigtigste varer i 1938—39 og 1952—56 (i tons) er nærmere belyst i tabel 5 og 6.

Det fremgår af tabel 5, at der i løbet af de senere år er sket en betydelig stigning i import af olie og benzin, hvortil nu, efter at der i 1955 er oprettet importlager for flydende gas, i fremtiden også må forventes en ikke ringe import af denne vare. Det store tal for import af kul i 1955—56 skyldes i hovedsagen »Vestkraft«s forbrug af brændsel.

Under eksport — jfr. tabel 6 — viser kartofler en betydelig nedgang i 1954—55 og 55—56 som følge af kartoffelhøstens ringe udbytte.

Tabel 5. Import.

	1938/39	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56
Olie og benzin . . . . t	39.000	79.500	100.000	103.000	148.000
Flydende gas . . . . . t					3.500
Foderstoffer . . . . . t	80.000	40.200	71.000	92.000	84.000
Gødningsstoffer . . . t	34.000	57.000	74.000	59.000	76.000
Kornvarer . . . . . t	38.500	12.300	32.000	89.000	98.000
Kul og koks . . . . . t	149.000	217.000	218.000	246.000	322.000
Vogne m. v. . . . . t		2.700	3.700	2.800	1.900

Tabel 6. Eksport.

	1938/39	1952/53	1953/54	1954/55	1955/56
Hornkvæg . . . . . stk.	7.600	16.300	18.800	16.000	33.600
Ost . . . . . t		5.900	4.300	3.800	3.200
Bacon . . . . . t	126.800	48.400	80.300	96.000	99.000
Kød og flæsk fersk t	5.800	5.300	9.000	11.600	7.600
Smør . . . . . t	69.000	37.700	45.700	44.800	41.500
Æg . . . . . t	48.400	16.300	18.200	19.800	12.500
Kartofler . . . . . t	5.800	54.100	49.000	15.000	7.200
Myremalm . . . . . t	100	63.300	59.000	22.000	43.000

Statistik over de af Toldvæsenet opkrævede afgifter til Esbjerg havn i årene 1938/39 samt 1945/46—1955/56

Finansår	Skibsafgifter			Vareafgifter		Halleafgift	Vareafgift + halleafgift	Havne- og brobenge samt halleafgift
	Fiskerfartøjer	Andre fartøjer		af fisk	af andet			
	kr.	kr.	ialt kr.	kr.	kr.	kr.	ialt kr.	ialt kr.
1938—39	17.932	264.766	282.698				1.206.154	1.488.852
1945—46	20.343	28.754	49.097	293.406		60.143	353.549	402.646
1946—47	26.032	185.877	211.909	882.974		100.984	983.958	1.195.867
1947—48	30.071	233.618	263.689	323.732	583.982	98.865	1.006.579	1.262.974
1948—49	28.164	240.514	268.678	250.936	623.676	77.833	952.445	1.221.123
1949—50	28.638	279.447	308.085	268.391	785.229	83.847	1.137.467	1.445.552
1950—51	30.104	281.218	311.322	309.232	922.455	88.220	1.319.907	1.631.229
1951—52	30.182	299.788	329.970	590.978*)	983.329	97.983	1.672.290	2.002.260
1952—53	26.906	319.732	346.638	504.698	1.066.205	94.096	1 664.999	2.011.637
1953—54	27.486	359.108	386.594	524.790	1.358.700	87.776	1.971.266	2.357.860
1954—55	26.274	388.422	414.696	656.790	1.473.127	105.184	2.235.101	2.649.797
1955—56	27.540	424.542	452.082	859.757	1.661.183	124.958	2.645.898	3.097.980

*) Vareafgiften af fersk fisk for indgående (pos 10.b.2.) blev den 26/2 1951 forhøjet fra 1,2 % til 2,4 % af værdien. Den 15/8 1951 blev den nedsat til 1,5 % af værdien, og endelig fra den 1/4 1956 forhøjet til 1,8 % af værdien (Pos. 2.).

Fiskeriet.

For fiskeriets vedkommende var årene umiddelbart efter 2. verdenskrigs afslutning præget af en tilbagegang i forhold til de store fangster i enkelte af krigsårene. Det var ikke alene mængden af ilandbragt fisk, der var nedadgående, men også kiloprisen for denne fisk. Imidlertid har forholdet nu ændret sig til det bedre, væsentligt som følge af den rivende udvikling for industrifiskeriet.

Det initiativ, der fra fiskernes side er vist ved opførelsen af sildeoliefabrikker, har i høj grad givet bonus, og Esbjerg by og havn har god grund til at være foregangsmændene taknemmelige herfor.

Man får bedst et indtryk af udviklingen inden for dette erhverv ved at betragte oversigten i tabel 7, side 7.

Varebevægelse — grafisk oversigt.

Til yderligere belysning af trafikken på Esbjerg havn er der på bilagene 1, 2 og 3 vist en grafisk fremstilling af varebevægelsen over havnen.

Oversigt over fersk fisk solgt på Esbjerg havn 1944/45—1955/56 (Toldvæsenets opgørelse)
Tabel 7.

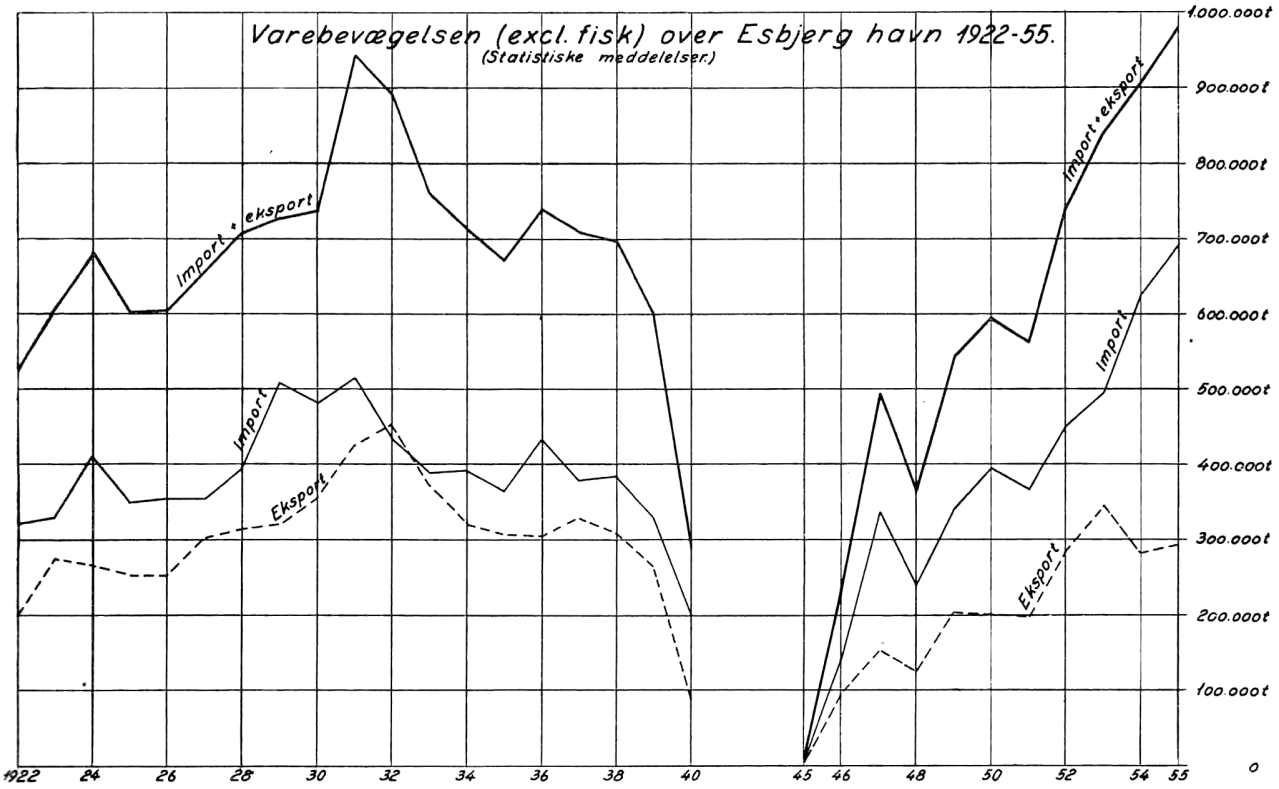
	Kvantum ialt t	Heraf industrifisk t	Værdi af fersk fisk ialt kr.
1944—45	ca. 37.000		ca. 55 mill.
1945—46	- 18.000	ca. 200	- 18 -
1946—47	- 29.000	- 200	- 25 -
1947—48	- 25.000	- 100	- 22 -
1948—49	- 18.000	- 1.400	- 18 -
1949—50	- 19.000	- 3.000	- 19 -
1950—51	- 28.000	- 5.000	- 21 -
1951—52	- 53.000	- 34.000	- 28 -
1952—53	- 52.000	- 32.000	- 26 -
1953—54	- 75.000	- 57.000	- 31 -
1954—55	- 96.000	- 76.000	- 42 -
1955—56	- 123.000	- 96.000	- 52 -

Bilag 1. Samlet varebevægelse (exclusive fisk).

Vandret er afsat årstallene fra 1922—1955 og lodret den samlede årlige varebevægelse i tons, idet den punkterede kurve angiver den årlige eksport og den tyndere optrukne kurve den årlige import, mens den samlede import + eksport er angivet ved en tykkere fuldt optrukket linie.

For perioden 1940—45 bortfalder statistikken som følge af krigen.

Bilag 1.



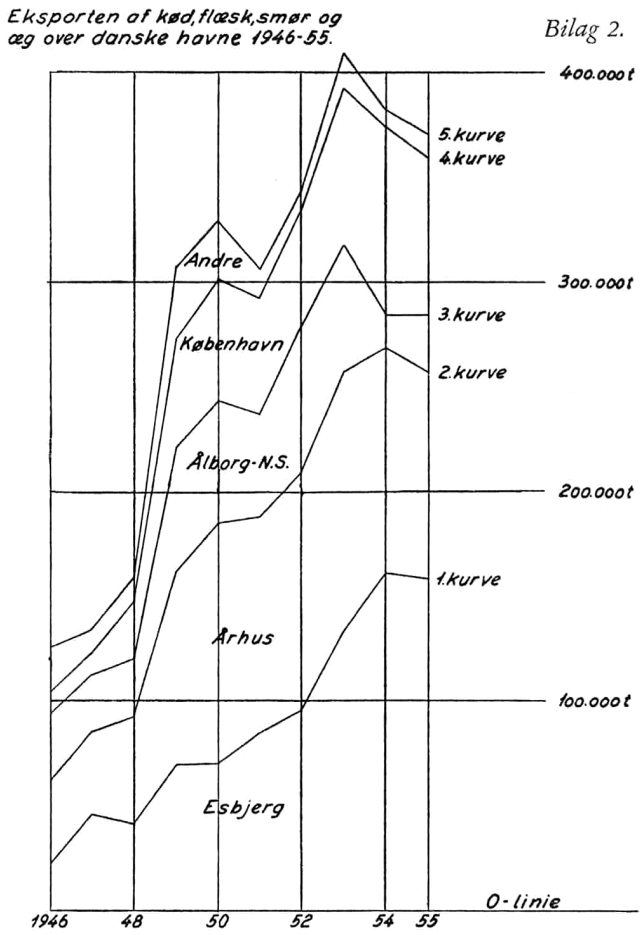
Bilag 2, side 8, viser en grafisk optegning af landbrugseksporten (kød, flæsk, smør og æg) over danske havne i årene 1946—55.

Vandret er afsat årstallene og lodret den søværts eksportmængde i t. Eksportmængden over:

Esbjerg havn måles mell.	absisaksen (o. lin.) og 1. kurve.	København	måles mell. 3. og 4. kurve.
Aarhus havn - -	1. og 2. kurve	Andre havne	- 4. - 5. -
Aalborg-Nr. Sundby -	2. - 3. -		

For Esbjerg havns vedkommende omfatter landbrugseksporten

i 1946 ca. 21,6% af hele landets søværts landbrugseksp.		i 1951 ca. 29,4% af hele landets søværts landbrugseksp.	
1947 - 37,3% - - - - -		1952 - 29,3% - - - - -	
1948 - 28,9% - - - - -		1953 - 34,6% - - - - -	
1949 - 24,2% - - - - -		1954 - 43,2% - - - - -	
1950 - 22,4% - - - - -		1955 - 43,3% - - - - -	



For året 1955 udgør den søværts landbrugseksport

over Esbjerg havn ..... ca. 43,3 %
- Aarhus havn ..... - 26,5 %
- Aalborg-Nørre Sundby ..... - 7,4 %
over Københavns havn ..... ca. 20,2 %
- andre havne ..... - 2,6 %

Bilag 3, side 9. De to kurver viser i grafisk form den i Esbjerg havn *landede* fisk i årene 1933—1955, henholdsvis i værdi (mill. kr.) og vægt (mill. kg) — udarbejdet på grundlag af fiskeri-beretningen for de enkelte kalenderår.

Anlægsarbejder m. v. udført ved havnen 1942—56

1942—47 Udvidelse af statens beddingsanlæg, hvorved antallet af sidetrækstandpladser for fiskerkuttere er forøget fra 15 til 24 ..... udgift: ca. 174.000 kr.

1946—48 Flytning af 6 stk. duc d'alber i Søndre forhavn samt uddybning til 7,0 m langs søndre mole — foretaget for at skaffe større bevægelsesfrihed for D.F.D.S.'s rutebåde m. v. udgift: » 220.000 »

1945—48 Forlængelse af Helgolandsgade ..... udgift: » 35.000 »

1947—48 Anskaffelse af 2 mobile benzinelektriske kraner (3 og 4 t.). Anskaffelsespris ..... ialt: » 121.000 »

1948—49 Nedlægning af ca. 220 m 150 mm vandledning i Fiskebrogade ..... udgift: » 15.000 »

1946—49 Opførelse af en midlertidig auktionshal (sildehallen) på den brede pier i fiskerihavnen udgift: » 52.000 »

1948—50 Opførelse på ny trafikhavn af garagebygning for mobile kraner ..... udgift: » 15.000 »

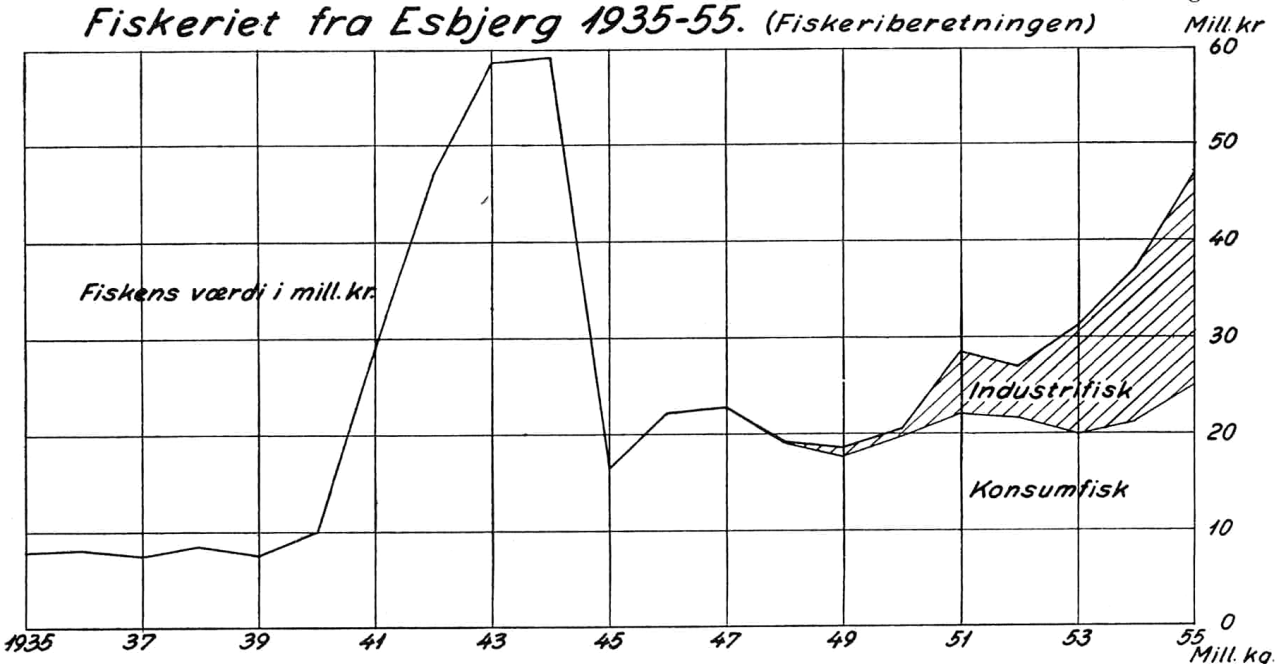
1949—50 Bræddebeklædning på den midlertidige auktionshal ..... udgift: » 30.000 »

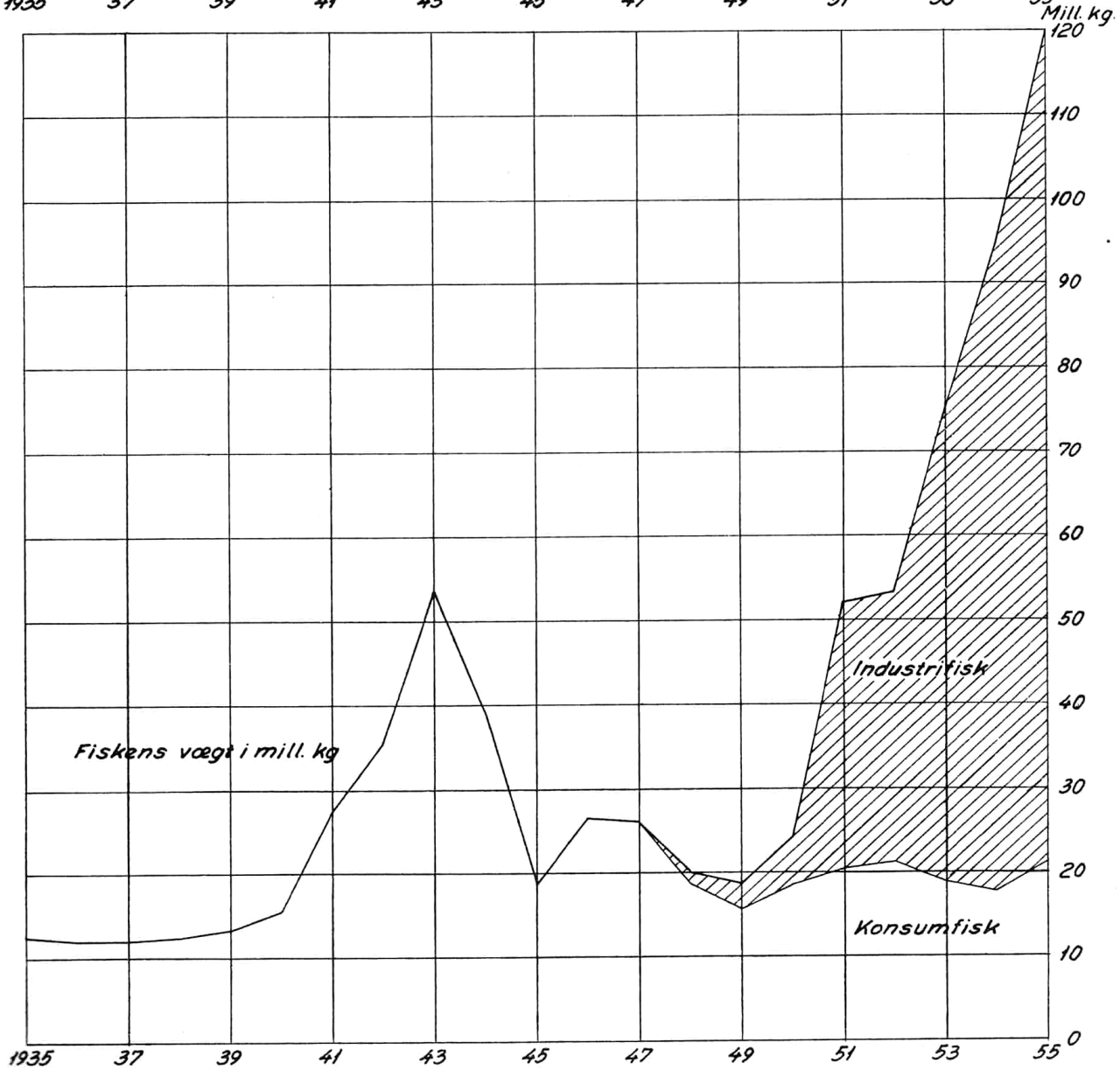
1947—50 Opførelse af ca. 140 lb. m kaj med afslutningsfløj ud for I/S »Vestkraft« på østre havn udgift » 882.000 »

(Kajen er bygget for en vanddybde på 8,0 m ved daglig højvande, og bolværket er udført af spunsvægsjern system »Larssen« med betonkajmur).

1949—51 Indpumpning af sandfyld på arealerne nord for fiskerihavnen. Pumpearbejdet udført af s/p »Suomi« ..... udgift: » 100.000 »

Fiskeriet fra Esbjerg 1935-55. (Fiskeriberetningen)





1951—52	Opførelse af en duc d'albe ved tankskibsbroen i Esbjerg trafikhavn	udgift:	ca.	15.000 kr.
1951—52	Anskaffelse af en lastmotorvogn til Esbjerg havn	udgift:	»	19.000 »
1951—52	Opførelse af en ny opholdsbygning for havnens arbejdere ..... (Bygningen er beliggende ved Læssevejen ud for fiskerihavnens 1. bassin).	udgift:	»	22.000 »
1951—52	Opførelse af en duc d'albe ved Vestkraft-kajen samt ekstraordinær uddybning til 8,0 m ved denne kaj	udgift:	»	14.000 »
1951—53	Forstærkning og kloakering af en 470 m lang strækning af den nordlige del af Læssevejen	udgift:	»	129.000 »
1952—53	Modernisering af den elektriske installation i fiskeauktionshallen ..... (Overgang fra jævnstrøm til vekselstrøm og fra glødelamper til lysrørsarmaturer).	udgift:	»	37.000 »
1952—53	Ændring af lysledningsnettet m. v. på en del af fiskerihavnen ..... (Etablering af vekselstrømsstikkontakt til brug ved losning af industrifisk).	udgift:	»	14.000 »
1952—53	Udvidelse af Auktionsgade	udgift:	»	108.000 »
1952—54	Forstærkning m. v. af en del af Fiskebrogade	udgift:	»	65.000 »
1953—54	Opførelse af en duc d'albe i trafikhavnen	udgift:	»	9.000 »
1954—55	Forlængelse af hovedvandledningen i D. Lauritzens Vej	udgift:	»	5.000 »
1954—56	Esbjerg havns overgang til vekselstrøm samt i forbindelse dermed modernisering af kaj- og gadebelysning	udgift:	»	1.030.000 »
	Ved overenskomst mellem Esbjerg kommune og staten (havnen) har kommunen efter elektricitetens overgang fra jævnstrøm til vekselstrøm overtaget leverancen af strøm til samtlige lejere på havnen, mens havnen fortsat opretholder kaj- og gadebelysning samt faste oprigningssteder langs kajerne.			
	Kajbelysningen er helt igennem fornyet og moderniseret.			
	Som belysningselementer er langs kajgader og hovedfærdselsårer i hovedsagen anvendt natriumarmaturer. Det gule lys fra disse armaturer giver god lysspredning, er gunstigt som arbejdsbelysning for skibene, og er dertil forholdsvis økonomisk i drift. Da det gule natriumlys ikke er særlig flatterende for det menneskelige ydre (i farvemæssig henseende), har man af hensyn til passagererne fra ind- og udland forsynet Englandskajen og Frankrigskajen med almindelige lysrørsarmaturer.			
1955—57	Modernisering af gadebelægning og spor m. v. på Englandskajen og en del af Frankrigskajen. Arbejdet afsluttes i 1956/57.			
	Udgifterne anslået til		»	666.000 »
1956—57	Anlæg af en mindre løbebro ved Vestkraft-kajen	udgift:	»	4.000 »

Udover de foran omtalte anlægsarbejder, er der i årenes løb under havnens driftskonti afholdt betydelige udgifter til vedligeholdelsesarbejder.

Navnlig værkerne i havnens ældre del kræver nu ret store årlige beløb til reparationer, dette gælder såvel havneværker som gader og bygninger m. v. Som eksempel kan nævnes, at der i sidste finansår (1955/56) er medgået følgende beløb til

vedligeholdelse af havneværker m. v.	ca.	404.000 kr.
» » pladser, veje og jernbanespor	»	286.000 »
» » havnens bygninger og fyr	»	135.000 »
» » statens beddingsanlæg	»	115.000 »

Hertil kommer de tidligere omtalte udgifter (ordinære og ekstraordinære), der er medgået til sejlløbets og havnebassinernes oprensning.

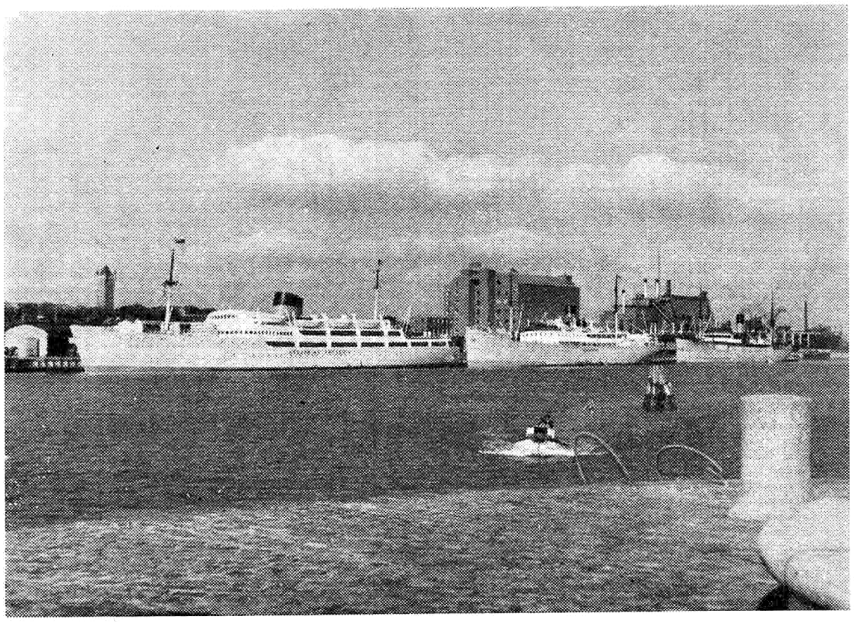
Anlægsarbejder under udførelse (påbegyndt i 1956/57).

Genopbygning af den store fiskepakningsbygning, der nedbrændte under krigen. Udgift anslået til ca. 755.000 kr.
Anlæg af en gade på pieren mellem fiskerihavnen og trafikhavnen. Udgift anslået til ..... » 90.000 »
Udvidelse af fiskerihavnen med et 5. bassin *(første del af bevillingen)* ..... 3.000.000 »
Den samlede udgift var oprindelig anslået til ca. 10 mill. kr., men på grund af prisstigninger må beløbet forventes at blive en del større.

Havnens fremtid.

At Esbjerg havn har stor betydning for fiskerierhvervet og for Danmarks forbindelse mod vest kan formentlig fastslås som en kendsgerning — ikke mindst har man i længere isperioder, hvor de fleste havne i Kattegat m. v. ikke lader sig besejle, fået bevis for, hvilket gode Esbjerg havn er både som eksporthavn for landbrugsprodukter og som importhavn for vigtige forbrugsvarer — f. eks. kul, brændselsolie, flydende gas, foderstoffer m. v.

Esbjerg havn kan som bekendt altid besejles under isforhold, og den omstændighed, at fiskerne kan drive deres erhverv uhindret, viser klart, at der end ikke er drivis nok til at hindre fiskerkutternes sejlads.



Belægning af Englandskajen.

Med udviklingen for øje, er det naturligt og påkrævet, at der fra havnerådets side stadig arbejdes for en modernisering og udvidelse på forskellige områder.

De opgaver der først ligger for er følgende:

Udvidelse af fiskerihavnen med et 5. bassin, et arbejde, der — som allerede omtalt — er påbegyndt. Dette 5. bassin forbindes med nuværende 4. bassin ved, at den yderste del af nordre mole fjernes, og samtidig lukkes der mellem 3. og 4. bassin ved en 20 m bred mole eller pier. Det nye havneområde bestående af 4. og 5. bassin får »egen indgang« i lighed med den nuværende fiskerihavn og er at betragte som en særlig industrifiskerihavn, mens 1., 2. og 3. bassin forbeholdes konsumfiskeriet.

Det forurenede vand i industrifisk-bassinerne hindres herved i direkte at nå ind i konsumfisk-bassinerne.

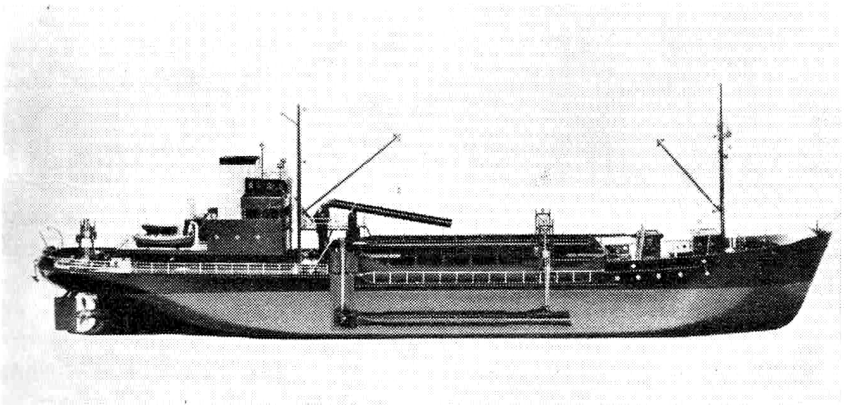
Ny sandpumper. Til afløsning af det ældre utidssvarende sandpumpemateriel, der nu er til rådighed for oprensningen af Grådyb sejlrende, søger man fra havnerådets og vandbygningsvæsenets side at få anskaffet en ny fuldt moderne sandpumper med større lasteevne og sejlhastighed, end de hidtil anvendte.

En sådan sandpumper må betragtes som et absolut nødvendigt led i havnens fremtidsplaner, og i betragtning af de nuværende sandpumperes alder og ydeevne, må det håbes at blive i en endog meget nær fremtid.

Projekt til sandpumperen ligger fuldt udarbejdet i vandbygningsdirektoratet og en model af fartøjet ses på hosstående billede.

Skibets længde	ca. 78 m	Skibets middeldybgang med last	ca. 5,4 m
- lastrum	- 1200 m^3	- sejlhastighed	- 11—12 knob

Ny tankskibsbro. Den udvikling, der i de sidste år er foregået indenfor importen af brændselsolier og gas ved udvidelse af bestående lagre og oprettelse af nye, medfører, at den lossebro, der er til rådighed for tankskibene, ikke er tilstrækkelig til en nogenlunde rimelig betjening af disse, og man har fra havnens side udarbejdet forslag til anlæg af endnu en tankskibsbro indenfor den nuværende — i trafikhavnens nordlige ende — og forslaget er af havnerådet forelagt ministeriet til godkendelse.



Model af nyt sandpumpeskib.

Anskaffelse af en ny motorbåd. Til opmålingsarbejder, bugsering m. v. og til afløsning af »Ællingen«, der på det nærmeste er opslidt. Projekt hertil er under udarbejdelse.

Omlægning af havnens kloaksystem i forbindelse med Esbjerg kommunes store kloakprojekt.

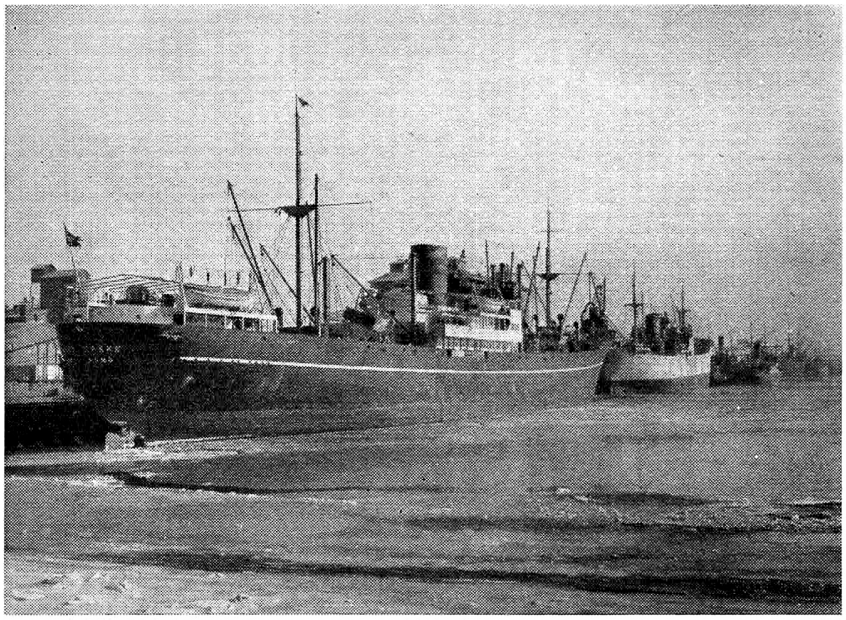
Arbejdet må påregnes udført sideløbende med kommunens afskærende ledning, der skal føres gennem havnens område.

Anlæg af en gade fra Bådebrogade til Grådybets forlængelse gennem militærlejren til forbedring af adgangsforholdene til havnens nordlige del.

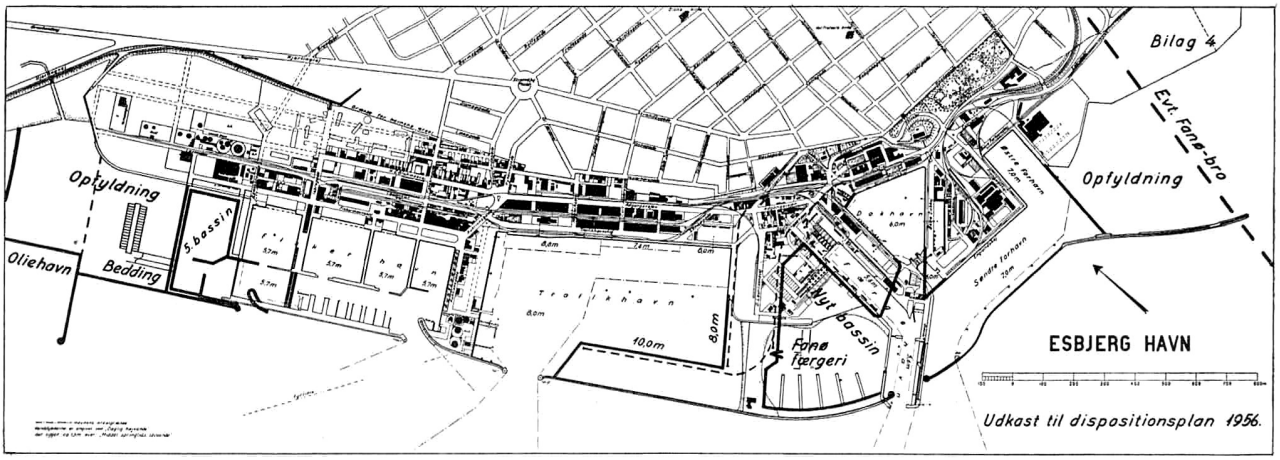
Dokhavnens modernisering. Fornyelse af de ældre bolværker i dokhavnen og bortsprængning af slusen m. v., således at dokhavnen omdannes til et åbent tidevandsbassin med 8 m vanddybde ved daglig højvande.

Projekt til en sådan modernisering af dokhavnen m. v. er under behandling hos myndighederne.

Andre nyarbejder på længere sigt. Havnens dispositionsplan (bilag 4). Den endelige udformning af havnens fremtidige udseende er ikke i sin helhed fastsat eller godkendt af ministeriet, men den plan, der for tiden er under overvejelse efter et af vandbygningsvæsenet udarbejdet udkast — eller ændringsforslag om man vil — er i store træk skitseret på hosfølgende plan over Esbjerg havn.



Trafikhavnskaj under isvinter.



Fremtidige værker er vist med kraftig sort linie.
Forslaget omfatter:

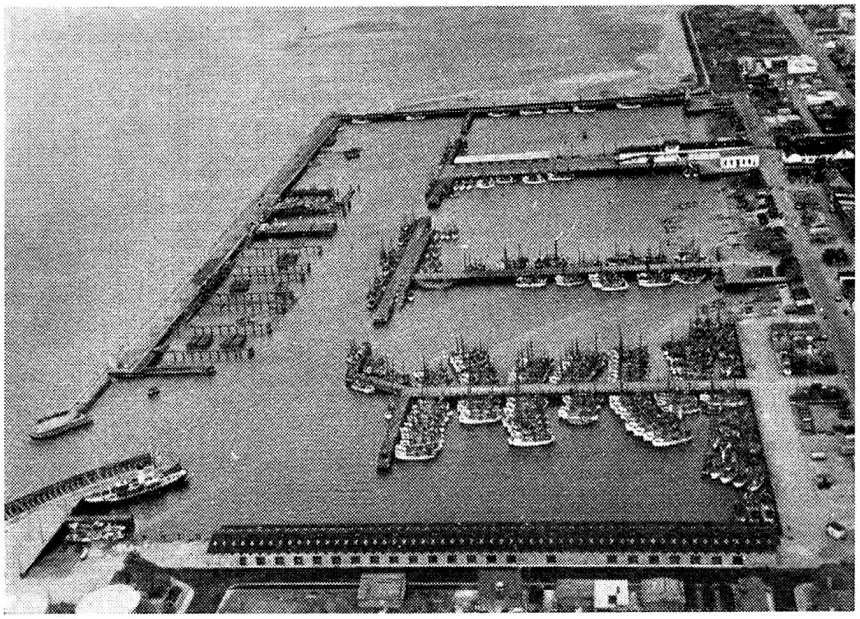
1. Fiskerihavnens udvidelse med 5. bassin som omtalt foran.
2. Ombygning af østre og vestre dokkaj til 8,0 m vanddybde.
3. Forlængelse af østre dokkaj og Englandskajen.
4. Fjernelse af dokslusen og nordre mole.
5. Opfyldning af en del af færgehavnen.
6. Fremstilling af et nyt bassin (hvor badeanstalten nu ligger).
7. Flytning af Fanø færgeleje til dette bassin.
8. Flytning af beddingsanlæggene til 5. bassin.
9. Evt. anlægsbroer for småbåde (lystbåde).
10. Ændring af indsejlingen til søndre forhavn m. v.
11. Forlængelse af trafikhavnens tværkaj.
12. Anlæg af en kaj til 10 m vanddybde langs trafikhavnens ydermole.
13. Ombygning af trafikhavnens molehoveder for 10 m vanddybde.
14. Anlæg af en særlig oliehavn nord for fiskerihavnen.
15. Opfyldning af arealet mellem »Vestkraft« og ledemolen ved østre forhavn.

Planen må selvsagt ses som vejledning for udbygning over længere sigt, og den rækkefølge, hvori de enkelte anlæg vil blive søgt gennemført, kan ikke opgøres på nuværende tidspunkt, og udviklingen kan selvfølgelig til enhver tid gøre ændringer i planen påkrævet.

Gennemførelsen af de ovenfor beskrevne planer vil kræve store udgifter fra statens side, og iværksættelsen af arbejderne må derfor påregnes at ske lidt efter lidt, alt eftersom forholdene nødvendiggør det, og økonomien muliggør det.

Men når henses til det aktiv, Esbjerg havn er for Danmark som helhed, og den livsbetingelse havnen er for Esbjerg by, bør denne havn som statshavn følge med i udviklingen og ikke sakke agterud i konkurrencen.

Der er også god grund til at tro, at de bevilgende myndigheder vil se med velvilje på havnerådets bestræbelser for at forbedre forholdene i havnen.



Fiskerihavnen.

SKOLEBEHOVET I ESBJERG

STADSBYGMESTERENS KONTOR

Et skolevæsen i vækst skaber mange problemer, også når man blot holder sig til den lokalemæssige udbygning — det er her ikke alene et spørgsmål om at skaffe de nødvendige lokaler, men i lige så høj grad et spørgsmål om at sikre de nye lokaler en i forhold til byens øvrige udvikling hensigtsmæssig placering.

Med særligt henblik på det sidste spørgsmål, lokalernes placering, som er af udpræget byplanmæssig karakter, og iøvrigt med det formål at skabe grundlag for en ajourføring af den tidligere af skolevæsenet udarbejdede dispositionsplan er på basis af talmateriale fra efteråret 1955 foretaget den undersøgelse, som man i det følgende skal søge at redegøre for.

Undersøgelsen er delt op i afsnit i hvilke man bl. a. har søgt at belyse udviklingen i en årrække tilbage for derved at skabe et grundlag for sammenligning af de nuværende forhold med forholdene før i tiden. Der er udarbejdet en status pr. 1. oktober 1955, ikke alene over elev- og klassetal, men også over elevernes fordeling indenfor byområdet. Dernæst har man søgt at beregne det sandsynlige elevtal 7 år frem i tiden. På grundlag heraf samt udfra visse normer for det ønskelige forhold mellem elevtal og lokaletal har man beregnet det fremtidige lokalebehov.

Som grundlag for en vurdering af den mest hensigtsmæssige placering af skolebyggeriet har man dannet sig et skøn over den fremtidige fordeling af eleverne — et skøn, som bygger på beregninger over det fremtidige boligbyggeri og på undersøgelser i forbindelse med folke- og boligtællingen pr. 1. oktober 1955.

Endelig har man som konklusion af undersøgelsen fremsat forslag til visse ændringer af den tidligere dispositionsplan, forslag som i princippet er tiltrådt af skolemyndighederne.

Elevtal, klassetal og lokaletal m. v. i perioden 1931—55.

På grundlag af skolevæsenets årsberetninger er udarbejdet oversigter over udviklingen i elevtal, klassetal og lokaletal m. v. indenfor perioden 1931—55; disse oversigter er vist grafisk på bilag 1.

Det fremgår heraf, at elevtallet fra 1931 til Jernes indlemmelse i 1945 har været på det nærmeste konstant trods en stigning i indbyggertallet på ca. 10.000.

Efter 1945 ændres billedet totalt, stigningen i indbyggertallet formindskes, og samtidig begynder en kraftig stigning af elevtallet — en stigning, som er fortsat uafbrudt siden.

Fra 1945 og til idag er elevtallet mere end fordoblet, en del af denne stigning skyldes dog Jernes indlemmelse.

Kurven for lokaletallet følger i perioden fra 1932, da Rørkjær skole blev taget i brug, og indtil 1945 stort set kurven for elevtallet.

I perioden 1945—50 er kurven for lokaletallet på det nærmeste vandret, men derefter stiger denne stærkere end kurven for elevtallet. Sammenligner man tallene idag med tallene fra 1932 og 1945, viser det sig således, at forholdet mellem elevtal og antal undervisningslokaler stort set er uforandret.

Foretages en tilsvarende sammenligning mellem kurverne for elevtal og lokaletal med kurven, der viser stigningen i klassetallet, ses at klassetallet er steget væsentligt stærkere end elev- og lokaletallet.

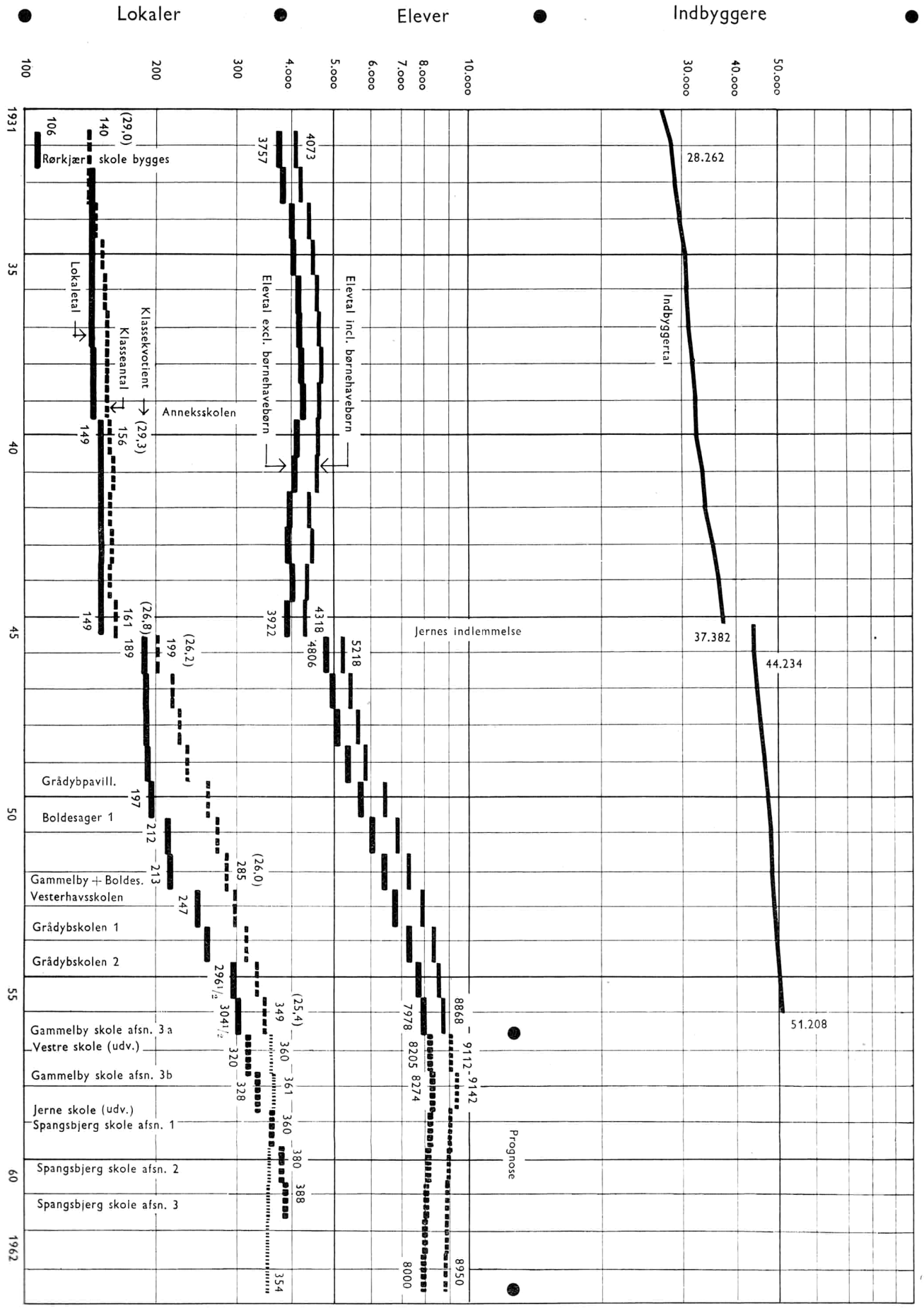
I perioden fra 1932 til idag er elevtal og lokaletal steget med ca. 114 %, klassetallet i samme periode med ca. 148 %.

Fra 1945 og til idag er elevtal og lokaletal steget med ca. 104 %, klassetallet i samme periode med ca. 117 %.

Denne udvikling, som naturligvis har forøget lokalebehovet, skyldes i alt væsentligt, som det også fremgår af tegningen, at antallet af elever pr. klasse (klassekvotienten) i perioden 1932 til 1945 er nedsat fra ca. 30 til ca. 26. Den gennemsnitlige klassekvotient var 25,4 for skoleåret 1955—56.

Elevernes fordeling på de enkelte skoler og efter bopæl samt antal af undervisningslokaler pr. 1. oktober 1955.

Antallet af elever og klasser samt disses fordeling på de forskellige klassetrin er anført for hver enkelt skole på skemaet bilag 2.



Bilag 1. Undersøgelse vedrørende indbyggertal, elevtal og lokaletal i tidsrummet 1931–56. Lige store procentvise stigninger i folketal, elevtal og lokaletal er angivet med samme kurvestigning.

Bilag 2. Elevtal pr. 1. oktober 1955.

Klassetrin	Boldes.		Danmg.		Gammb.		Grådyb		Jerne		Rørkj.		Stormg.		Vestre		Østre		Veldb.		Tourup		Ialt		Klasse-kvot.
	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	kl.	el.	
1. klas.tr.	5	141	4	111	4	119	6	173	4	121	4	113	3	88	2	61	4	117			1	6	37	1050	28,4
2. -	6	157	4	110	4	96	6	166	4	115	5	120	4	110	5	110	4	106	1	5			43	1095	25,5
3. -	6	153	4	98	5	115	7	196	4	116	4	119	4	100	4	105	4	94					42	1096	26,1
4. -	5	157	4	107	4	102	6	155	4	120	5	128	4	104	5	115	4	93	1	34			42	1115	26,6
5. -	4	119	4	109	3	81	6	159	3	93	5	118	4	90	4	92	4	94					37	955	25,8
6. -	4	110	5	134	3	82	5	143	3	80	4	118	4	106	3	68	2	56					33	897	27,2
7. -	3	79	4	97	3	65	4	99	3	71	4	116	4	98	3	73	3	76	1	17			32	791	24,7
8. -	2	53	4	77	2	44	3	64	1	26	3	70	3	80	1	22	1	22					20	458	22,9
9. -	2	50	2	44	1	25			1	31	2	41	2	45	1	22	1	23					12	281	23,4
10. -	1	19	1	23							1	22	1	16	1	17							5	97	19,4
Specielle klasser	1	10	1	9			1	9			4	45	4	43			3	27					14	143	10,2
Ialt excl. børneh. kl.	39	1048	37	919	29	729	44	1164	27	773	41	1010	37	880	29	685	30	708	3	56	1	6	317	7978	25,1
børneh. kl.	4	123	2	57	4	110	6	170	3	85	4	100	3	79	3	91	3	75					32	890	27,8
Ialt incl. børneh. kl.	43	1171	39	976	33	839	50	1334	30	858	45	1110	40	959	32	776	33	783	3	56	1	6	349	8868	25,4

For at få et overblik over, hvilke byområder, skolerne betjener, har man på grundlag af oplysninger fra de respektive skoleinspektører for hver enkelt skole udarbejdet et prikkort, der angiver elevernes bopæl, endvidere har man udarbejdet et kort, der viser samtlige elevers bopæl, se bilag 3.

Opgørelse over antallet af undervisningslokaler fordelt på de enkelte skoler fremgår af bilag 4.

Belastningen af de enkelte skoler — elevtal i forhold til lokaletal — er vist på bilag 5. Det fremgår heraf, at der i gennemsnit er 27,5 elever pr. undervisningslokale. Fordelingen er ret uensartet på de enkelte skoler, således er tallet for den svagest belastede skole, Grådybskolen, 23,3 og for de to hårdest belastede skoler, Jerne og Boldesager skoler, henholdsvis 38,7 og 32,2.

Beregning af elev- og klassetal i perioden 1956—1962.

Ifølge den hidtidige dispositionsplan for skolebyggeriet er der regnet med, at elevtallet vil kulminere ved ca. 10.000 elever i 1958 — iflg. en prognose udarbejdet af skolevæsenet i 1952 er antallet af skolesøgende børn i kommunens skoler ved begyndelsen af skoleåret den 1. august i hver af de nedennævnte år opgjort til følgende:

1952	7.904	
1953	8.500	(8.344)
1954	8.950	(8.532)
1955	9.400	(8.868)
1956	9.800	
1957	9.950	
1958	10.050	

Tallene i parantes er de faktiske elevtal.

Da det af de faktiske elevtal for årene 1953—55 fremgår, at tilvæksten ikke har været så stor som beregnet, har man fundet anledning til at foretage en ny prognose, en prognose, som også omfatter elevernes fremtidige fordeling indenfor de forskellige klassetrin. Prognosen er baseret på fødselstallene fra 1948—1955 og på erfaringstal fra de foregående år. Ved beregning af elevtallet i første klassetrin er man gået ud fra fødselstallet 7 år før, reduceret med 1,8 %, en procentsats, der er baseret på erfaringer over en tiårig periode. Ved beregningen af elevtallets reduktion fra klasse til klasse er anvendt følgende reduktions-procenter, der baserer sig på erfaringerne fra perioden 1950—1955. De nævnte reduktioner skyldes hovedsagelig dødelighed, afgang til gymnasiet, oversidning og udmeldelse. Det bemærkes, at der ikke er taget hensyn til vandringer, da erfaringen viser, at til- og fraflytning gennem de senere år stort set har ophævet hinanden.

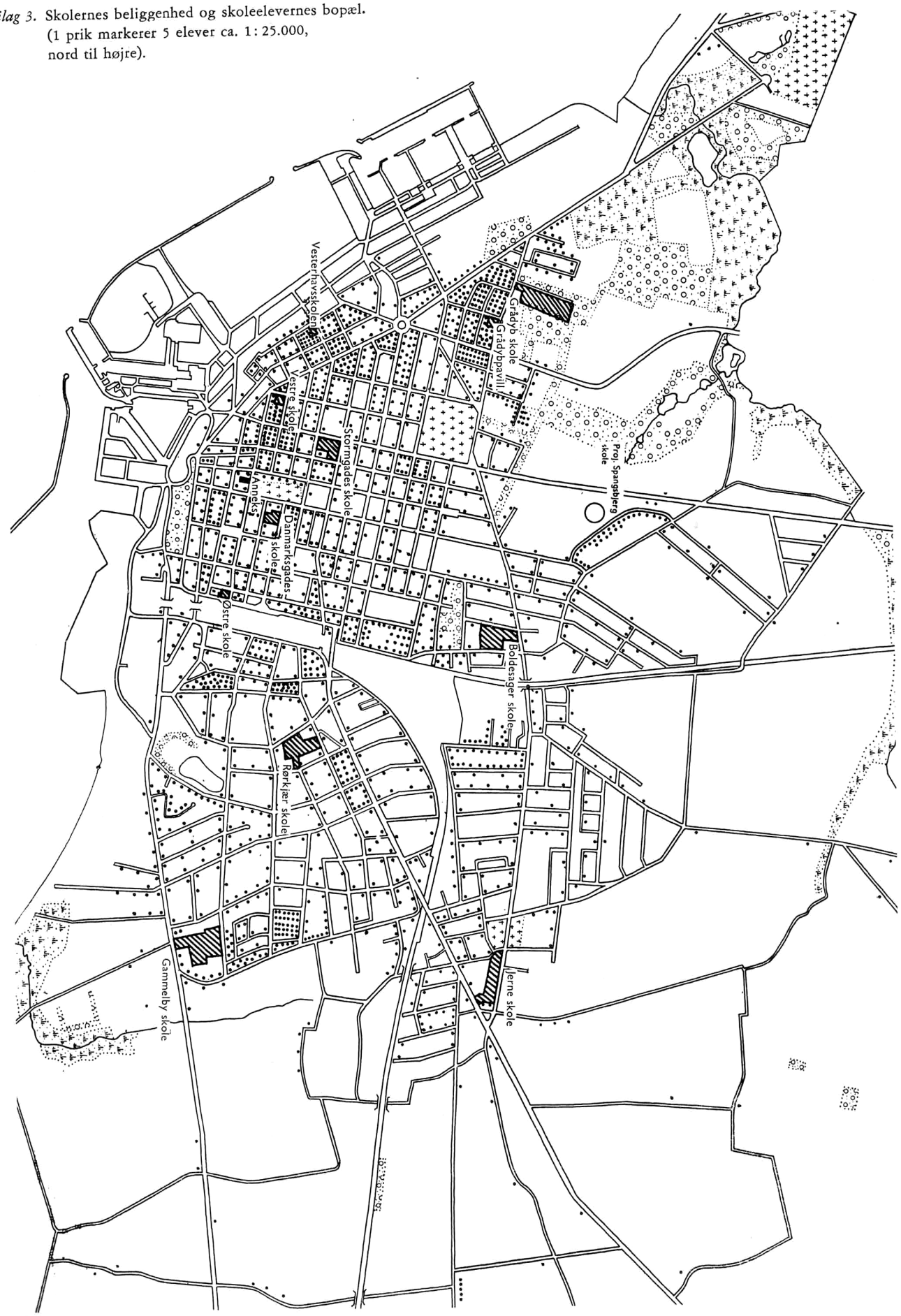
Fra 1.	til	2.	klassetrin	÷ 2,7 %
- 2.	-	3.	-	÷ 3,5 %
- 3.	-	4.	-	0,0 %
- 4.	-	5.	-	÷ 4,0 %
- 5.	-	6.	-	+ 0,6 %
- 6.	-	7.	-	÷ 8,3 %
- 7.	-	8.	-	÷ 42,0 %
- 8.	-	9.	-	÷ 32,4 %
- 9.	-	10.	-	÷ 50,0 %

Antal børn i børnehaveklasserne er beregnet ud fra den erfaring, at gennemsnitlig 87 % af eleverne i 1. klassetrin har gået i børnehaveklasse.

Beregningen viser, at elevtallet vil kulminere i 1957 ved et elevtal på ca. 9.150 (incl. ca. 870 børnehavebørn), altså ved et tal, der kun ligger ca. 300 over det nuværende (se bilag 6).

På grundlag af de beregnede fremtidige elevtal har man beregnet det fremtidige klassetal fordelt på de forskellige klassetrin, idet man er gået ud fra de nugældende klassekvotienter.

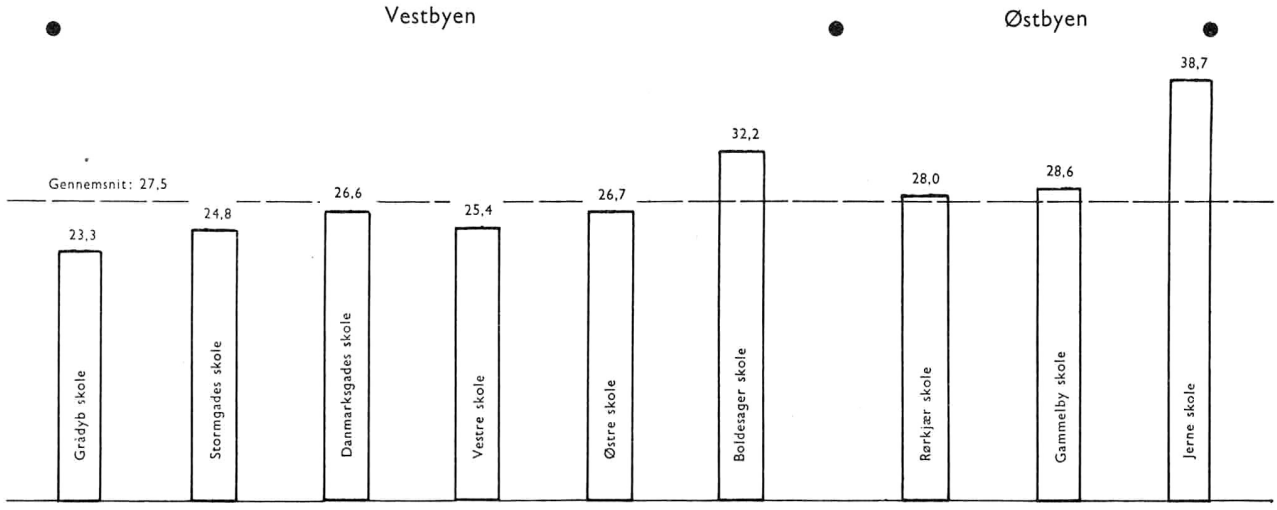
Bilag 3. Skolernes beliggenhed og skoleelevernes bopæl.
(1 prik markerer 5 elever ca. 1: 25.000,
nord til højre).



Bilag 4. Antal undervisningslokaler pr. 1. oktober 1955.

Skole	Normalklasser	Mindre lokaler til særundervisning	Tegning	Geografi	Naturhistorie	Fysik	Sang	Gymnastik	Småsløjd og hobby	Sløjd	Håndarbejde	Skolekøkken	Børnehv.-lokaler	Skolelæsestue	Lysbilledelokale	Faglokale ialt	Undervisningslokaler ialt
Boldesager	20	1½	1	1	1	1	1	2		1	1	1	1	1		12	33½
Danmarksgade med del	20		1	1	1	1	1	2		1	1	1	1	1		12	32
af Anneksskolen	3	½															3½
Gammelby	13	½	1	1	1	1	1	2	1	1	2		1	1		13	26½
Grådybskolen med pavillonen	29	1	1	1	1	1	1	4[a]	1	2	2	2	1	1	1	19	49
i Grådybet	2												1			1	3
Jerne	13			1		1		1		1	1	1	1	1		8	21
Rørkjær	24	1	1	1	1	1	1	2		1	1	1	1	1		12	37
Stormgade	21	1½	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	14	36½
Vestre med	15					1		1	1		1			1		5	20
Vesterhavsskolen og del	4								1				1			2	6
af Anneksskolen								1[b]		1						2	2
Østre	17	½			1	1		2	2	1	1		1[c]	1		10	27½
Ialt	181	6½	6	7	7	9	6	19	7	10	11	7	10	9	2	110	297½
Veldbæk og Tourup	4							1		1				1		3	7
Tilsammen	185	6½	6	7	7	9	6	20	7	11	11	7	10	10	2	113	304½

a) Heraf en tumlesal for småbørn. b) Bruges i fællesskab med Danmarksgades skole. c) Lejet lokale i børnegården i Englandsgade.



Bilag 5. Oversigt over antal elever pr. undervisningslokale (excl. børnehavebørn) pr. 1. oktober 1955.

Resultatet af denne beregning fremgår af et skema, bilag 7, som bl. a. viser, at klassetallet kulminerer i 1957 med 361 klasser, hvoraf 330 er alm. klasser og 31 børnehaveklasser.

Efter kulminationen viser tallene en svagt faldende tendens.

Beregning af lokalebehovet.

For at kunne foretage en vurdering af lokalebehovet, må man overveje, hvilken klassekvotient, man vil lægge til grund for beregningen. Dernæst må man gøre sig klart, hvilket forhold der bør være mellem normalklasser og fagklasser, — et forhold der har ændret sig betydeligt de sidste år, og som fremover sandsynligvis vil være underkastet de skiftende pædagogiske synspunkter. Selvom der ikke findes nogen absolut eksakt beregningsmåde, hvorefter lokalebehovet kan opgøres, kan man dog benytte sig af forskellige ret grove beregningsmetoder, f. eks. har man anvendt en regel, der siger, at til hver 4 klasser hører 5 undervisningslokaler, en regel, som man fra skolevæsenets side regner for holdbar. For børnehaveklasserne skal man dog kun regne med 1 lokale for hver 2—3 klasser.

Da klassetallene i perioden indtil 1962 udviser en ret stabil tendens, for

Bilag 6.

Årstal	1/10 1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	Reduktion i %
Fødselstallet 7 år forud....		1141	1063	1016	1001	1057	1063	1108	
1. klassetrin ...	1050	1120	1043	998	982	1038	1043	1088	÷ 2,7
2. - ...	1095	1022	1090	1015	971	955	1010	1014	÷ 3,5
3. - ...	1096	1057	986	1052	979	937	922	975	0,0
4. - ...	1115	1096	1057	986	1052	979	937	922	
5. - ...	955	1070	1052	1015	947	1010	940	890	÷ 4,0
6. - ...	897	961	1076	1059	1021	953	1016	946	+ 0,6
7. - ...	791	823	881	987	970	936	874	932	÷ 8,3
8. - ...	458	459	477	511	572	563	543	507	÷42,0
9. - ...	281	310	310	322	345	387	381	367	÷32,4
10. - ...	97	141	155	155	161	173	194	191	÷50,0
Spec. klasser ...	143	146	147	146	145	144	155	168	
1.—10. klassetr. + spec. klasser	7978	8205	8274	8245	8145	8075	8015	8000	
Børnehaveklasser	890	907	868	854	903	907	945	950	
Ialt incl. børnehaveklasser...	8868	9112	9142	9099	9048	8982	8960	8950	

Bilag 7.

Årstal	1/10 1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	Klassekvotient
1. klassetrin	37	39	37	35	34	36	37	38	28,4
2. -	43	40	43	40	38	37	40	40	25,5
3. -	42	41	38	40	38	36	35	37	26,1
4. -	42	42	40	37	40	37	35	34	26,6
5. -	37	42	41	39	37	39	37	34	25,8
6. -	33	36	40	39	38	35	37	35	27,2
7. -	32	33	35	40	39	38	35	38	24,7
8. -	20	20	21	23	25	25	24	22	22,9
9. -	12	13	13	14	15	17	16	16	23,4
10. -	5	7	8	8	8	9	10	10	19,4
Spec. klasser....	14	14	14	14	14	14	14	16	10,2
1.—10. klassetr. + spec. klasser	317	327	330	329	326	323	320	320	
Børnehaveklasser	32	33	31	31	32	32	34	34	27,8
Ialt incl. børnehaveklasser ...	349	360	361	360	358	355	354	354	

børnehaveklasserne ca. 31 og for de øvrige klasser ca. 325, kan lokalebehovet i nævnte periode udfra ovennævnte beregningsmåde opgøres til ialt ca. 400 undervisningslokaler.

Ved opgørelse af lokalebehovet kan også anvendes en metode, hvorefter skolerne inddeles efter antal »spor« — en beregningsmåde, der er anvendt i den af skolevæsenet i 1952 udarbejdede prognose, og som forudsætter, at en 4-sporet skole rummer 1000 elever, en 3-sporet 750 elever og en 2-sporet 500 elever. Hvis man i det følgende skelner mellem lokaler til børnehavebørn og lokaler til øvrige elever, vil det elevtal, som er beregnet for skoleåret 1961—62 — 8000 — kræve skoler svarende til ialt 32 »spor« + et antal lokaler svarende til ca. 800 børnehavebørn.

Boligbyggeriet 1956—62.

For at kunne danne sig et skøn over, hvor det nye skolebyggeri bør placeres, er det afgørende at have kendskab til omfanget og placeringen af det fremtidige boligbyggeri.

Antallet af planlagte og igangsatte lejligheder udgjorde pr. 1. januar 1956 ialt ca. 1800. Forudsat en boligproduktion af ca. samme omfang som i de senere år, vil det planlagte byggeri kunne afvikles i løbet af 6—7 år. Indenfor denne periode er der på grundlag af de senere års erfaringer regnet med opførelsen af et antal parcelhuse svarende til ca. 60 lejligheder pr. år. Tallet er sat noget lavere end gennemsnittet for de sidste år på grund af de ændrede lånevilkår.

Placeringen af de planlagte lejligheder og det skønnede antal lejligheder i parcelhuse, sammenlagt ialt ca. 2200 lejligheder, der herefter forventes fuldført i 7-års perioden 1956—62, er vist på prikkortet, bilag 8.

Hver prik gælder for 5 lejligheder. Prikkerne, der gælder parcelhuse, er fordelt i forhold til antallet af ubebyggede grunde indenfor de enkelte områder.

Af prikkortet fremgår, at ikke mindre end ca. 1700 af de 2200 fremtidige lejligheder er beliggende i det byområde, som skolemæssigt betjenes af Boldesager og Jerne skoler, d. v. s. af de skoler, som idag er hårdest belastede.

Boligbyggeriet efter 1962.

Af de ca. 2200 lejligheder, der forventes fuldført i perioden 1956—62, vil, ca. 800 blive beliggende i bydelen vest for Varde-banen og ca. 1400 lejligheder i bydelen øst for Varde-banen. Denne forskel mellem byggeriets omfang i de to bydele kan med sikkerhed forventes forstærket efter 1962. Den vestlige bydel vil nemlig, når det allerede planlagte byggeri er gennemført, være på det nærmeste fuldt udbygget. Efter en foretagen beregning over de resterende byggemuligheder, vil der kun kunne bygges 4—500 lejligheder mere i vestbyen, et forhold, som det er vigtigt at have for øje, når det gælder spørgsmålet udbygning af skolerne i den gamle bydel.

Indenfor de allerede udstykkede eller delvis bebyggede områder i østbyen har man beregnet, at der udover det planlagte byggeri vil kunne byg-

Bilag 8. Beliggenheden af de lejligheder, der forventes taget i brug i perioden 1956—62. (1 prik markerer 5 lejligheder, aldersrenteboliger er ikke medregnet ca. 1: 25.000, nord til højre).



ges ca. 600 lejligheder, overvejende som parcelhusbyggeri. På markjorderne mellem den delvis bebyggede del og den foreløbige grænse for bymæssig bebyggelse har man på grundlag af skitserede bebyggelsesplaner beregnet, at der vil kunne opføres mellem 3- og 4000 lejligheder, der må betjenes af skoler, som kommer til at ligge udenfor den nuværende bymæssige bebyggelse.

Den fremtidige fordeling af elever indenfor byområdet.

Da det beregnede elevtal for 1962 stort set er det samme som det nuværende elevtal (ca. 8000), mens det beregnede lejlighedstal er ca. 2200 højere end i dag, må der i tiden fremover regnes med en ændret fordeling af eleverne indenfor byområdet.

For at vurdere i hvilken udstrækning det kommende boligbyggeri vil få indflydelse på denne fordeling, og dermed også på behovet for skoler, har man foretaget en undersøgelse, der viser lejlighedernes, børnenes og undervisningslokalernes fordeling indenfor bydelene vest og øst for Vardebanen. Når man har valgt at dele byen på denne måde, skyldes det, at Varde-banen i et vist omfang danner skel mellem skolernes oplande.

Af bilag 9 fremgår, at lejlighederne idag fordeler sig med 72 % i vestbyen og 28 % i østbyen, mens børnene under 15 år med hensyn til bopæl fordeler sig med 62,5 % i vestbyen og 37,5 % i østbyen. Tallene viser, at østbyen er forholdsvis mere børnerig end vestbyen.

Tallene for skoleelevernes fordeling efter bopæl viser en tilsvarende tendens, mens fordelingen efter skoler viser en noget lavere procentsats for østbyens vedkommende, hvilket skyldes, at en del af østbyens børn går i vestbyens skoler.

Dispositionsplanen for boligbyggeriet fortæller, at langt de fleste lejligheder vil blive bygget af boligforeningerne og større private boligselskaber. Det vil derfor være naturligt at betragte forholdet mellem børneantal, elevantal og lejlighedsantal i de store boligbebyggelser, som er færdiggjort i de senere år.

En nærmere undersøgelse viser, at børnetallet i Spangsbjergparken, Frejaparken, byggeriet på den tidligere dyrskueplads og Ungdomsbo ved Toftsvej svinger mellem 1,40 og 1,84 barn pr. lejlighed og mellem 0,83 og 1,10 skoleelev pr. lejlighed. For de samlede bebyggelser af række- og parcelhuse er tallene betydeligt højere, nemlig 2,27-3,62 barn pr. lejlighed og 1,36-2,16 skoleelev pr. lejlighed. Gennemsnitstallene for hele byen er henholdsvis 1,0 og 0,53 (incl. børnehavebørn: 0,57).

Forudsat boligbyggeriet gennemføres som planlagt i perioden 1956—62, og den foretagne beregning over det fremtidige elevtal ligeledes holder stik, vil det gennemsnitlige antal elever pr. lejlighed for hele byen i 1962 være reduceret med ca. 13 % til 0,47.

Som nævnt under afsnittet vedr. boligbyggeriet, vil hovedparten, ca. 1700 af de 2200 lejligheder, som forventes opført i tiden indtil 1962, være beliggende indenfor det område, som idag skolemæssigt betjenes af Jerne og Boldesager skoler.

Med et elevtal på 0,47 pr. lejlighed giver dette et elevtal for de 1700 lejligheder på ca. 800. Da elevtallet imidlertid, som ovenfor nævnt, ligger væsentligt højere i de nyere bebyggelser, bør man formentlig, for at være på den sikre side, regne med, at antallet af elever i de omhandlede bebyggelser indenfor en vis årrække vil ligge mindst 50 % højere.

Dispositionsplan for perioden indtil 1962.

Med de i de foregående afsnit omtalte analyser og beregninger som grundlag, har man udarbejdet et forslag til dispositionsplan for skolebyggeriet indtil 1962 — et forslag, hvis gennemførelse vil betyde, at man i skoleåret 1960—61 med bibeholdelse af den nuværende gennemsnitlige klassekvotient stort set vil opnå det ønskelige forhold mellem klassetal og lokaletal samt det ønskelige elevtal pr. spor, jfr. det foran anførte under afsnittet om beregning af lokalebehovet.

Efter planen vil der udover det igangværende byggeri være behov for et skolebyggeri svarende til 5 »skolespor« eller til 1250 elever + ca. 130 børnehavebørn.

Under hensyn til den beregnede fremtidige fordeling af eleverne samt til skolevæsenets ønske om så vidt muligt at gå over til firesporede skoler har man foreslået behovet dækket ved at udvide Jerne skole med 2 spor til

Bilag 9.

		Vestbyen		Østbyen		Ialt
			%		%	
1.10.55	Lejligheder	10958	72,0	4230	28,0	15188
1962	Lejligheder	11845	68,0	5638	32,0	17483
	Vestbyen, fuldt udbygget	12283				
1.10.55	Antal beboere, iflg. boligtælling excl. fælleshush.	34119	69,0	15119	31,0	49238
1.10.55	Antal børn under 15 år	9286	62,5	5541	37,5	14827
1.10.55	Børn 0—6 år (6 3/4 årg.) iflg. folkereg. 1. 10. 55	4104	61,0	2612	39,0	6716
1.10.55	Elever i børnehaveklasser (fordelt på skolerne i vest- og østbyen)	595	67,0	295	33,0	890
1.10.55	Elever excl. børnehavebørn (fordelt på skolerne i vest- og østbyen)	5404	68,0	2574	32,0	7978
1.10.55	Elever ialt (fordelt på skolerne i vest- og østbyen)	5936	67,0	2932	33,0	8868
1.10.55	Elever ialt, ford. eft. bopæl	5598	63,0	3270	37,0	8868
1.10.55	Undervisningslokaler	213	70,0	91½	30,0	304½
1.1.57	Undervisningslokaler	219½	68,5	100	31,5	319½

en 4-sporet skole samt ved at opføre en 3-sporet skole ved Spangsbjergparken. Med den foreslåede udbygning vil skolevæsenet råde over skoler svarende til ialt 32 spor.

Efter den tidligere af skolevæsenet udarbejdede plan var behovet opgjort til 38—40 spor; forskellen mellem dette resultat og det foreliggende skyldes dels at skolevæsenets forslag var baseret på et væsentligt højere elevtal, og dels at børnehavebørnene ikke som i det foreliggende forslag er holdt udenfor ved beregningen af det nødvendige antal »skolespor«. — Som anført under afsnittet beregning af skolebehovet er der regnet med, at lokalebehovet for børnehavebørnene dækkes ved at supplere skolerne med et børnehavelokale for hver 2—3 børnehaveklasser.

Den foreslåede udvidelse af Jerne skole og opførelsen af en 3 sporet skole ved Spangsbjergparken indgik også i den tidligere plan, blot med den forskel, at Spangsbjergskolen var foreslået udbygget til en 4-sporet skole.

Skolebehovet var ifølge den tidligere plan iøvrigt foreslået dækket dels ved udvidelser af de gamle skoler og dels ved opførelse af en ny skole i den indre by.

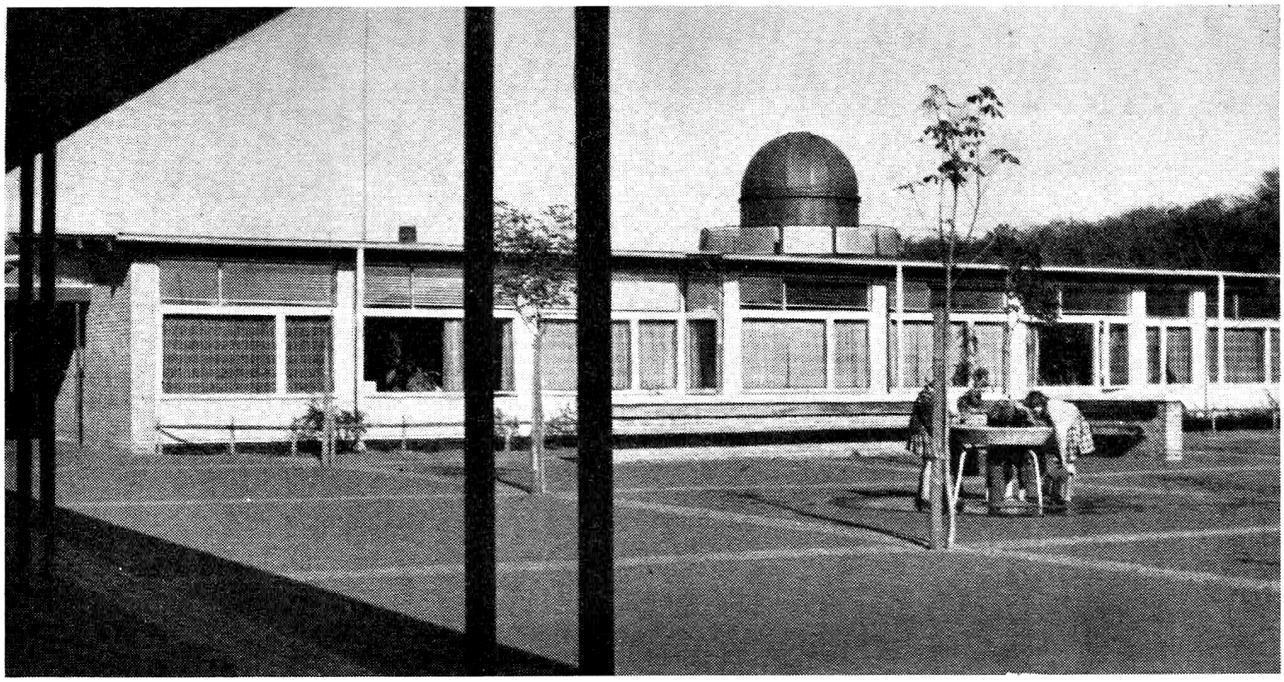
Undersøgelsen giver imidlertid god grund til at antage, at behovet for nye undervisningslokaler efter det tidspunkt, da planerne om udvidelse af Jerne skole og om en ny skole ved Spangsbjergparken er gennemført, fortsat vil ligge i yderdistrikterne. En udvidelse af undervisningslokalernes antal med det formål at forøge kapaciteten af den indre bys skoler vil derfor næppe foreløbig være aktuel.

Ændringer i undervisningsplanen, indførelse af et ottende skoleår, eller tilsvarende foranstaltninger kan naturligvis hurtigt ændre billedet, og der er ikke ved udarbejdelsen af den foreliggende dispositionsplan taget hensyn til sådanne uberegnelige faktorer.

Med hensyn til det ottende skoleår kan det formentlig være af interesse at oplyse, at i indeværende år fortsatte 71 % af eleverne fra 7. klasse over i 8. klasse mod 63 % det foregående år. Denne stigning var ikke forudset ved beregning af det fremtidige elevtal. Det samlede elevtal for indeværende år ligger da også ca. 50 over det beregnede elevtal.

Bilag 10. Investeringsoversigt.

Opført år		Lok. ialt	Byggeudgift incl. inventar og omkostninger	
			kr.	ialt kr.
1949	Småbørnssk. v. Grådybet	3	112.900	
1950—52	Boldesager	24½	2.040.600	
1951—52	Vesterhavsskolen	6	260.500	
1954	Grådybskolen	49	5.735.000	
1953	Østre skole — ombygn.....	1	140.000	
1953—55	Gammelby 1, 2a, 2b	19½	2.314.800	10.603.800
	Gammelby 3a	12	850.000	
	Vestre skoles udvidelse	3	474.000	1.325.000
Igangv.....	Gammelby 3b	8	1.000.000	1.000.000
iflg.	Jerne skoles udvidelse	c. 24	3.800.000	
dispositionsplan.	Spangsbjerg skole	c. 36	4.200.000	8.000.000
				ca. 21.000.000



Parti fra Grådybskolen.



I østbyen er der plads for nye virksomheder. På billedet ses Esbjerg Andels-Slagteri og F. D. B.'s tobaksfabrik.

STORE MULIGHEDER FOR PLACERING AF *nye virksomheder i Esbjerg*

Erhvervslivet i Vestjyllands største handels- og industriby, Esbjerg, har på et relativt kort åremål gennemgået en rivende udvikling — først og fremmest fordi et stort antal betydelige virksomheder er vokset frem i byen.

Esbjerg er dog ikke byen, der vil lade udviklingen stagnere. Man er stærkt interesseret i at modtage nye industrivirksomheder, hovedsagelig for at få udbygget erhvervslivet, men også i nogen grad af beskæftigelsesmæssige grunde.

Esbjergs trafikale fortrin.

Med sin beliggenhed byder Esbjerg på mange fortrin fremfor andre byer i landet — i første række en bedre trafikal betjening til ind- og udlandet både ad land- og søvejen og i mindre grad også ad luftvejen.

Gode forsendelsesmuligheder med lastbiler, der kører landbrugsprodukter til afsendelse fra Esbjerg. — Korteste og billigste transport til og fra England og Hamborg. — Billige returfragter med kølebilerne til øst- og vesteuropæiske lande.

Mens de øvrige danske havne og farvande ofte lukkes af is om vinteren, har Esbjerg Danmarks eneste isfri havn, hvorfra der ugentlig afsejler 7—11 eksportbåde til Storbritannien på den hurtigste og billigste rute over Nordsøen, atlantbådene afleverer og henter fragter i Esbjerg inden turen ud i Atlanten, og rutebådene til Harwich, London og Newcastle går på faste tidspunkter, så man altid er klar over, hvornår forsendelserne er fremme. Også til andre betydelige havnebyer er der regelmæssige forbindelser, bl. a. Hamborg.

Fremhæves bør også de gode muligheder, der findes for billige returfragter med kølebilerne til øst- og vesteuropæiske lande, forsendelsesmulighederne med de lastbiler, som kører

landbrugsprodukter til afsendelse fra Esbjerg. Eksportbilerne, der ugentlig kører til lande som Italien, Svejts, Østrig, Frankrig, Belgien, Vesttyskland og Holland, har en kapacitet på ca. 1300 tons.

Banegården betjener daglig over 100 person- og godstogsforbindelser, hvoraf en del er eksprestogsforbindelser, der i løbet af få timer bringer passagerer og gods ud i landet. — Rutebilstationen, der er bekvemt beliggende ved banegården, har ca. 60 daglige ankomster og afgange til det syd-, vest- og midtjyske marked, der står i forbindelse med Esbjerg gennem et glimrende vejnet. Desuden har Esbjerg 30 faste fragtbilruter.

Byen passeres årligt af tusinder af rejsende — 60.000 alene med Englandsbådene — og tusinder af tons eksportvarer sendes via Esbjerg. Fra Norge og Sverige er forbindelsen let via Frederikshavn med det internationale tog »Nordpilen«. Med hurtigste togforbindelse varer turen til såvel København som Hamborg kun fem timer. — På Esbjerg lufthavn, der kan tage maskiner i DC-3 klassen, findes erhvervsflyvere, der med deres 2—4 personers maskiner er i stand til at udføre adskillige flyveopgaver.

Skatter og takster m. v.

Ligningsprocenten i Esbjerg kommune udgjorde for 1956—57 9,4.

Elektricitetsprisen er 10,5 øre pr. kwh over 100.000 kwh plus effektafgift — gennemsnitlig 87,50 kr. pr. kw pr. år. — Gasprisen ligger fra 16—25 øre pr. kubikmeter plus en årlig afgift. — Vandprisen er 25 øre pr. kubikmeter, og vandets hårdhedsgrad er 7.

Arbejdskraften og fremtiden.

Der findes i Esbjerg en del arbejdsløshed, både blandt faglærte og ufaglærte arbejdere. Fremtidsudsigterne for at skaffe arbejdskraft skulle være de bedst mulige, idet Esbjerg er Danmarks børnerigeste by. Endvidere er der rige muligheder for at skaffe arbejdskraft fra oplandet og dets byer, som med de gode og hurtige bus- og togforbindelser har let ved at komme fra og til arbejdspladsen i Esbjerg.

Med den fart byggeriet har, skulle der dog være de bedste chancer for at erhverve en bolig for de, der er beskæftiget i byen. At det hidtil har været muligt, viser den omstændighed, at indbyggertallet på 37 år er steget fra 20.000 til 52.000, og samtidig fortæller det noget om den virketrang, der altid har været kendetegnende for Esbjerg.

De fire ledige industriområder.

Esbjergs muligheder for placeringer af nye industrier er delt i fire områder, hvis terræn og bundforhold ikke frembyder særlige vanskeligheder. For alle områder gælder, at de i øjeblikket anvendes som have- eller landbrugsjord, oplagsplads, eller ligger ubenyttet hen. På nær et område ejes de af private. — Ialt står 47,7 hektar til rådighed for nye virksomheder.

Område A ligger i den sydøstlige del af Esbjerg, syd for Darumvej. Det er på 90,1 ha, hvoraf 38,2 er til rådighed for nye industrianlæg. Der er bybusforbindelse, kort afstand til Østre forhavn og muligheder for eget banespor, men ikke for egen havnekaj. Arealerne mod Darumvej er byggemodne, idet der er kloak, vand, gas og elektricitet. Der er adgang for virksomheder med urent spildevand og stort vandforbrug. Området er især beregnet for større virksomheder, dog er teglværker og stærkt generende virksomheder udelukket. Grundstørrelsen skal være mindst 2500 m². Grundprisen er fra 6,00 til 10,00 kr. pr. m².

Område B findes i den nordlige del af Esbjerg nær bebygget kvarter. Det er på 11 ha, hvoraf 8 til virksomheder. Nærmeste hovedfærdselsåre er Strandby Kirkevej, hvor der er bybusser. Der er 2,5 og 3,5 km til henholdsvis godsstation og havnekaj. Også dette område er byggemodent og egnet til større virksomheder — også med urent spildevand og stort vandforbrug, hvilket iøvrigt gælder alle fire områder. — Grundvurderingen er fra 0,22 til 1,50 kr. i gennemsnit pr. m².

Område C omfatter tre adskilte arealer syd for Darumvej nær område A. Det er på 6,6 ha heraf 1,5 disponibel. Ved køb er mindste parcelstørrelse 500 m². Området er bestemt for mindre virksomheder af håndværksmæssigt præg, butikker og eenfamilies huse. Grunden er vurderet fra 2,00 til 6,00 kr. pr. m².

Område D udgør ialt 140 ha, der er beliggende ved havnen i byens nordvestlige del, hvor hovedvej 1 og 12 fører direkte til, ligesom der er direkte havnekaj. Virksomheder kan få eget banespor. Grunden, der ejes af staten, består af indpumpet fyld, fortrinsvis af sand. 5,6 ha af arealet er byggemodent, men når disse er udlejet, vil nye blive gjort færdige. Området ved fiskerihavnen udlejes til virksomheder med tilknytning til fiskeri og området ved trafikhavnen til virksomheder, der giver trafik på havnen, hvilket vil sige, at tilknytning til eksport og import er en fordel. Arealerne kan kun lejes for en årrække. Den årlige lejeafgift er for tiden fra 1,00 til 3,50 kr. pr. m² efter beliggenhed.

Ledige industrilokaler.

Foruden de ovenstående omtalte områder, der er velegnede til oprettelse af nye industrier, findes der i Esbjerg kommune enkelte ledige industrilokaler på 200—700 m².

*

Som det vil fremgå af det omtalte, er betingelserne for investering i Esbjerg på alle områder de bedst mulige. Arbejderstaben er af fin kvalitet, og der er et stort udbud. Samtidig er placeringsmulighederne for nye industrier så mange, at det skulle være gørligt at finde en plads, der passer til arten af den enkelte. Også rent prismæssigt er der store muligheder for at finde noget passende.

Vesterhavsbyen Esbjerg byder med glæde nye foretagender velkommen!



Den jyske vestkyst

med kilometerlange hvide sandstrande, storslåede hedestrækninger
og herlige klitgryder har et sundt og helsebringende klima.

ESBJERG

er det ideelle udgangspunkt for udflugter til:

Fanø, Danmarks internationale bade- og ferieø med de hyggelige skipperbyer.

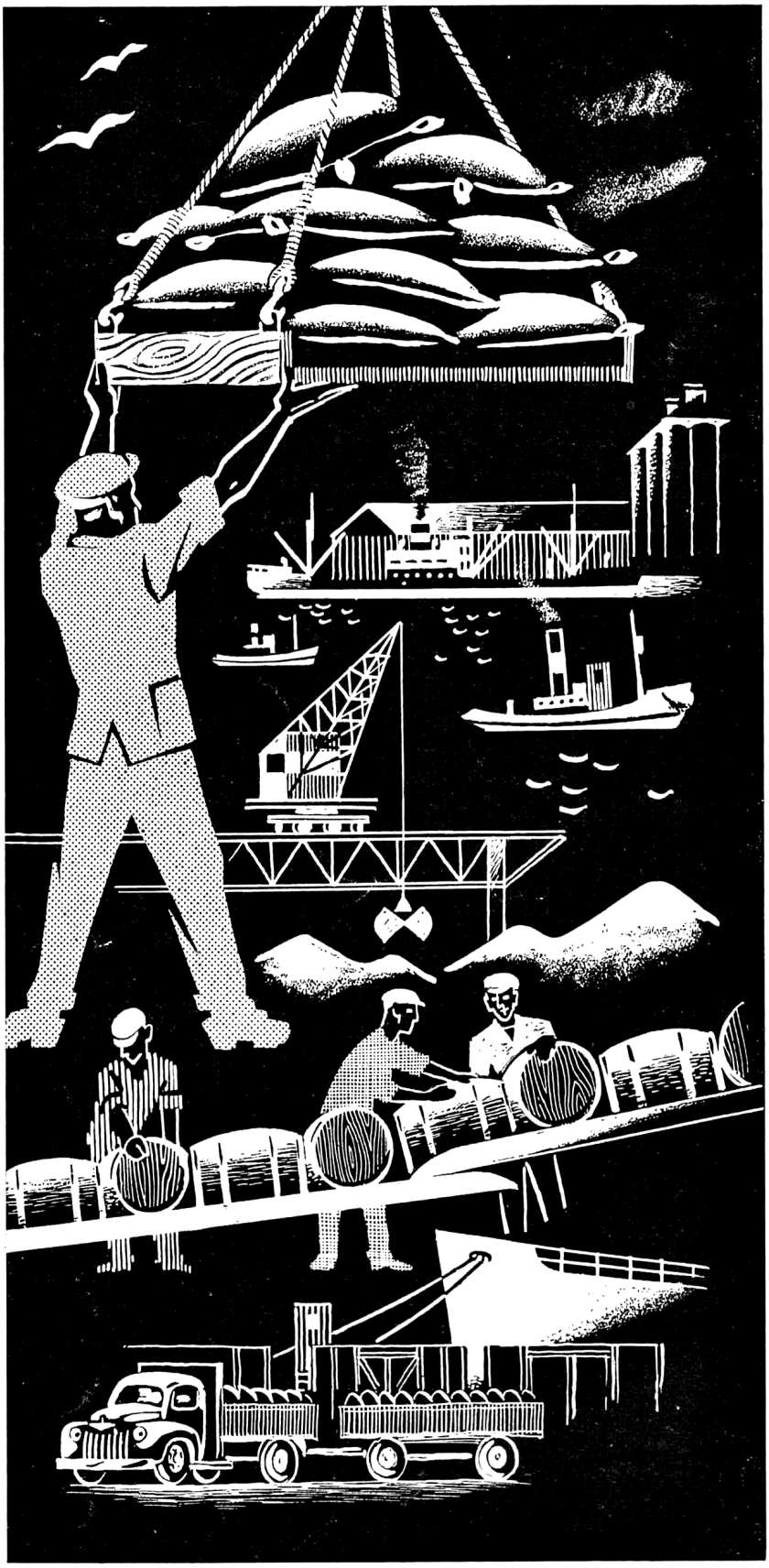
Ribe, Danmarks ældste by.

Hjerting, de fredede hedearealer ved Marbæk og »Eventyrets land«.

Esbjerg-Fanø-Hjerting har en samlet hotelkapacitet på 1.000 senge,
hyggelige restauranter og et fornøjeligt forlystelsesliv.

Danmarks største fiskerihavn, nordens største fryse- og kølehus, landets mest moderne skole, arbejderbevægelsens nye moderne højskole og talrige landbrugs- og fiskeeksportvirksomheder samt de storslåede park- og sportsanlæg kan besøges af hver en gæst.

Velkommen til Vestjylland



ESBJERG...

byen med den isfri havn

Rask må det gå...

for æ handel mo' et sto' still' — det gør den aldrig i Esbjerg — disse to gamle levedygtige slogans bevises idag af den kendsgerning, at Esbjerg er den by i Danmark, der har den største industriomsætning pr. beskæftiget.

ESBJERG tilbyder:

1. Rigelige vandforsyninger.
2. Lave vand-, gas- og el-priser.
3. Rigelig, stabil og loyal arbejdskraft.
4. 200.000 m² byggemodne industriarealer ved havn, jernbane eller landevej.
5. Ledige industrilokaler.

ESBJERG er i kontakt med:

a. Det syd-, vest- og midtjyske marked.

b. England — gennem 4-9 ugentlige eksportbåde, der i kraft af den korte sejlforbindelse medfører hurtig og billig transport.

c. Det europæiske kontinent ved daglige fiskebiltransporter med 90 kølevogne, der har en lastekapacitet på 1300 tons.

Havnen mod verden i vest er altid sejlbar.

De er altid velkommen til at udnytte Esbjergs mange fordele og

ESBJERG ERHVERVSKONTOR

står altid til Deres tjeneste med yderligere oplysninger.