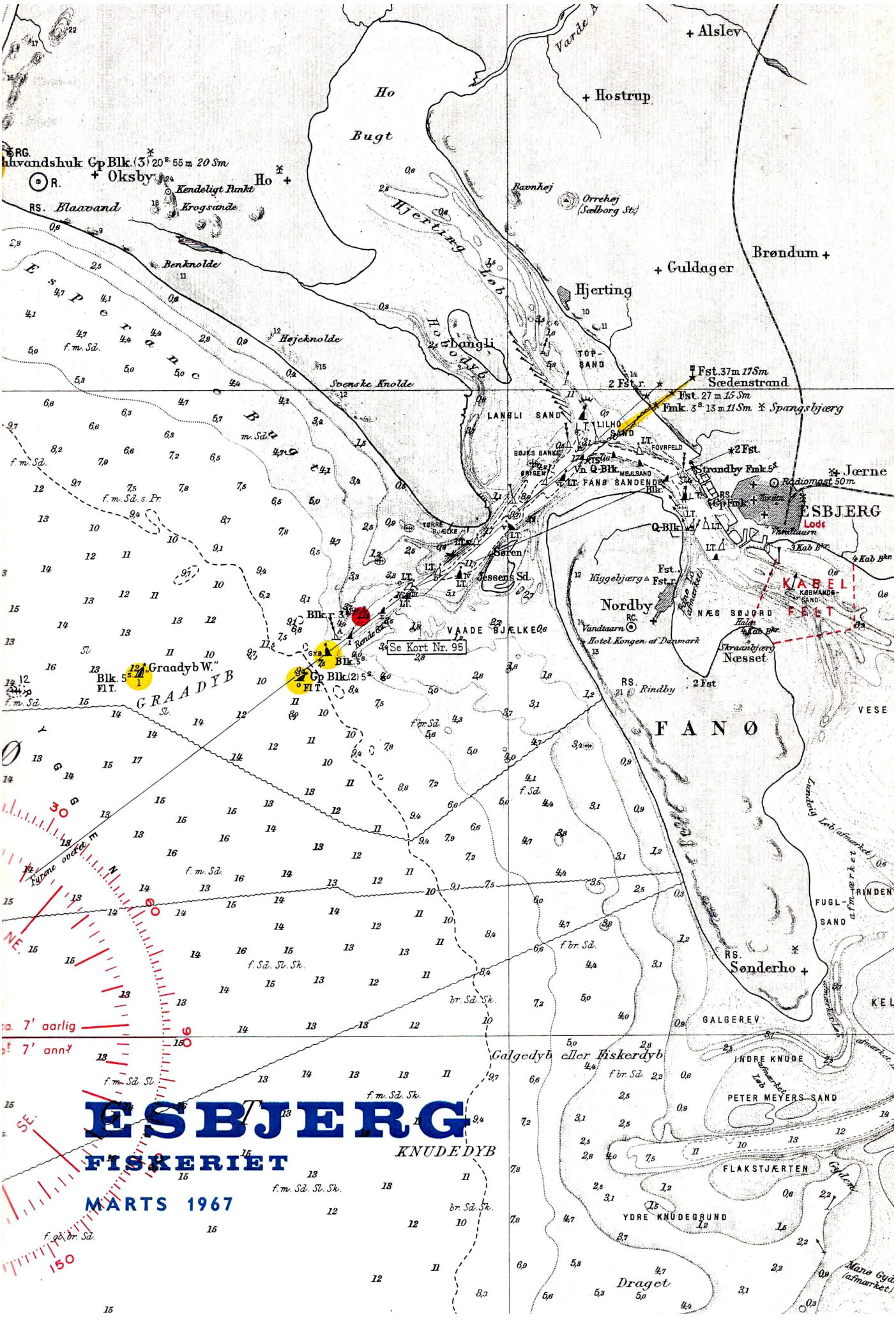

Alslev
Hostrup
Ho
Bugt
Hjerting Løb
Bavnhøj
Orrehøj
(Sælborg St.)
Brøndum
Guldager
Hjerting
Benknolde
Krogsande
Kendeligt Punkt
Oksby
Blaavand
Espe Trancebanke
Højeknolde
Svenske Knolde
Hovbanke
Langli
TOP-SAND
Fst. 37 m 17 Sm
Sædenstrand
Fst. 27 m 15 Sm
Fmk. 38 13 m 11 Sm
Spangsbjærg
LANGLI SAND
TILLHO SAND
FØVRFELD
2 Fst.
BØJES BANKE
GRISEN
Vn Q-Blk.
MEJLSAND
FANØ SANDENDE Blk.
Strandby Fmk. 5
Jærne
Radiomast 50m
ESBJERG
Lods
Vandtaarn
Q-Blk.
3 Kab Bkr.
4 Kab Bkr.
Børen
Jessens Sd.
Liggebjærg
Fst.
KABEL FELT
KØBMANDS-SAND
Nordby
NÆS SØJORD
Hotel Kongen af Danmark
Skraadtjærg
Næsset
2 Fst
RS. Rindby
FANØ
VESE
Se Kort Nr. 95
VAADE BJÆLKE
Blk. r. 3
Blk. 5
Graadyb W.
Gp Blk. (2) 5
GRAADYB
Fl T.
FUGL-SAND
RINDEN
Sønderho
GALGEREV
INDRE KNUDE
PETER MEYERS SAND
FLAKSTJÆRTEN
YDRE KNUDEGRUND
Galgedyb eller Fiskerdyb
KNUDEDYB
Draget
Mane Gyde
7' aarlig
7' annt
ESBJERG
FISKERIET
MARTS 1967

En fiskerihavn omfatter meget mere, end folk i almindelighed gør sig klart.

Fra besøg på havnen kender man vore kuttere og fiskeauktionen, men der er adskilligt andet at berette om, og det har vi gjort i dette særnummer af tidsskriftet „Esbjerg", udgivet ved et samarbejde mellem kommunen, erhvervsrådet og Esbjerg fiskeriforening i anledning af fiskeriforeningens 75-års jubilæum den 8. marts 1967.

Hensigten har været at gengive træk af fiskeriets vilkår, dels i historisk, dels i nutidig belysning, og vi håber, at De ved at fordybe Dem i hæftets mange artikler, fotos, tegninger, tabeller og statistikker må få en fornemmelse af, hvor vidtspændende fiskeriet er blevet, og hvor betydningsfuldt det er, ikke blot for Esbjerg, men for hele det danske samfund. De vil støde på adskillige tal, hvis størrelse måske vil overraske Dem.

Jeg har ofte understreget, at det er helt afgørende for Esbjerg at have et alsidigt fiskeri. Vi havde været ilde stedt, hvis vi ikke havde fået industrifiskeriet i gang i slutningen af 40'erne og begyndelsen af 50'erne til supplering af konsumfiskeriet. Det var en omlægning, som skabte aktivitet, både til havs og på landjorden.

Vi må i det hele taget sørge for, at vi ikke går i stå. Ved Esbjerg fiskeriforenings 75-års jubilæum er der brug for initiativ og virkelyst som aldrig før. Der bliver nok at spekulere på, også i de kommende år. Nordsøen er et rigt farvand, men der er mange om buddet. Virkningerne af markedsdannelser, toldsatser og restriktioner kan hurtigt ramme det danske fiskerierhverv.

Fiskernes arbejde er slidsomt, trods mekanisering og kostbart teknisk udstyr på kutterne. Kurverne for økonomien er snart oppe, snart helt i bund. Tålmodigheden bliver ofte sat på prøve, men trods alt dette er fiskeriet også et erhverv med mange glæder. Det er en fri og selvstændig tilværelse, og mit håb er, at fiskeriet fra Esbjerg fortsat må udvikle sig. Jeg tror, at Esbjerg er et godt udgangspunkt.

Knud Schröder

Formand for Esbjerg fiskeriforening.


»ESBJERG«

Særnummeret af tidsskriftet i anledning af Esbjerg fiskeriforenings 75-års jubilæum, er udgivet af Esbjerg byråd, Esbjerg-egnens erhvervsråd og Esbjerg fiskeriforening og redigeret af stadsdirektør E. O. Borchorst, erhvervsrådssekretær Ejgil Rasmussen og fiskeskipper Knud Schrøder.

Medarbejdere i redaktionen: Museumsinspektør, mag. art. Alan Hjorth Rasmussen, Fiskeri- og Søfartsmuseet, og journalist Peter Bjerg Poulsen. – Fiskeristatistikken er udarbejdet af Fiskeriministeriets statistiske afdeling.

Tegninger: Haakon Hesselager og Erik Leenders. – Fotos: Byhistorisk arkiv, Inga Aistrup, Tom Alkærsig, Svend Buchhave, Carrebye-foto, E. Fischer-Pedersen, Johs. Halkjær-Jensen, Hammerschmidt-foto, Jørgen Juhl, Peter Nissen, Thomas Pedersen og Fritz Sørensen.

Ekspedition:
Esbjerg-egnens erhvervskontor,
Torvet - Tlf. (051) 2 55 99


INDHOLD


Fra krogfiskeri til snurrevod .. 3
Fiskeri og industri ..... 13
Fiskeriets udvikling ..... 22
Arbejdsdag på hav og havn .. 24
Esbjergfiskeriet i tal - tavler - tegninger ..... 36



Nummer 38

K. Rosendahls Bogtrykkeri Akts., Esbjerg



Dokhavnen omkring 1875 med datidens bakkebåde. – I forgrunden et hjørne af Th. Dahls skibsbyggeri og øverst til venstre den gamle havneadministrationsbygning med klokketårnet.

# Fra krogfiskeri til snurrevod

*I dag virker det overraskende, at man ved opførelsen af Esbjergs første havn i 1868, overhovedet ikke tillagde fiskeriet betydning. Den første havn, Dokhavnen, var ikke beregnet til fiskekuttere, og den første, egentlige fiskerihavn, bygget i 1886, var yderst beskeden. Herom berettes der i denne skildring af Esbjerg-fiskeriets første periode og udviklingen indtil den 2. verdenskrig.*

## Fisker og bonde

Endnu i 1892, da Esbjerg fiskeriforening blev dannet, var krogfiskeriet den traditionelle fiskemetode langs Vestkysten, medens snurrevodfiskeriet blot var i sin vorden.

Krogfiskeriet bar præg af lejlighedsfiskeri, idet man kun fiskede forår og efterår. Henimod St. Hans rejste fiskerne sydpå for at tjene en sommerløn som medhjælpere ved høbjergning og kornhøst hos marskbønderne. Løn og nærmere betingelser havde man almindeligvis aftalt forinden på et „folkemarked", der holdtes hvert år i de større byer kort før midsommer. Nogle kaldte dette marked for slavemarkedet, idet piger og karle blev stillet på række, medens de sønderjyske bønder takserede og bød på arbejdskraften. En stor stærk fisker kunne således få 20 kroner mere i løn end en lille. Når fiskerne havde tjent bønder til mikkelsdag, den 29. september, rejste de hjem og genoptog fiskeriet. Dette efterårsfiskeri ophørte først, når isen i december eller januar måned hindrede sejladsen.

## Krogfiskeriet

Ved krogfiskeriet brugtes de såkaldte „bakker", d.v.s. langliner med kroge. Man regnede almindeligvis 600 kroge til hver bakke. Orm til madding gravedes på flakkerne ved havnen af „esepigerne", d.v.s. piger eller koner, som fiskerne lejede til at grave orm og sætte disse på krogene. Henimod vin-

ter kunne man ikke længere få sandorm til madding. Der brugtes da saltet svinelever, marsvinetarme eller nedsaltede brislinger, som indførtes fra Norge.

Fiskeriet foregik tæt inde under kysten med små åbne robåde, indtil Hjertingfiskeren Lambert Sørensen i 1872 rejste til Norge og købte en dæksbåd, som han ene mand sejlede hjem.

Hidtil havde man *roet* linerne ind under fiskeriet, men med dæksbåden *sejlede* man dem ind og sparede herved tid, så man kunne have flere bakker med ombord. Flere fiskere fulgte Lambert Sørensens eksempel og rejste til Norge efter dæksbåde, men efterhånden gik man over til at lade en lignende, forbedret model bygge hos Th. Dahls Skibsbyggeri i Esbjerg. Denne fartøjstype, den såkaldte „bakkebåd", blev grundlaget for de følgende års intensiverede Nordsøfiskeri.

Krogfiskeriet i sig selv var hårdt, men man havde også andre problemer at kæmpe med. Lambert Sørensen klager i sin dagbog over, at fiskeriet hindredes af engelske og tyske trawlere. „De bruger ofte trawl og fisker en kvart mils afstand fra land," skriver han. „Vi bruger derimod bakker, som rækker fra ½–1½ mil over bunden, og det tager os ca. 6 timer at hale vores bakker, så de fremmede kan komme milevis fra, slæbende med deres trawl og medtager alt, hvad de møder ... skønt vi har 10–20 bøjer langs vores line. Vi fisker ligesom de fra en kvart til 10 mil af stranden, eftersom fisken står til. Her er hele foråret en mængde fremmede, 3–400."

Levende ilandbragt fisk var et særsyn, så længe krogfiskeriet var den eneste brugte fiskemetode ved Vestkysten. Fangsten, der hovedsagelig bestod af kuller og torsk, blev for størstedelens vedkommende sendt i kommission til Tyskland. Kunne man dog ikke få mere end 5 Pfennig pr. pund for forårsfisken og henved 9 Pfennig for efterårsfisken, beholdt man den selv.

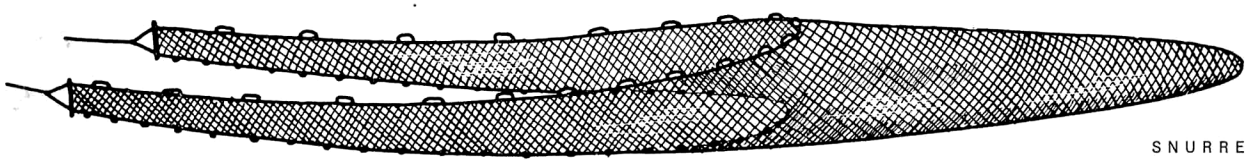


»Esepiger« med bakketrug på hovedet. Billedet er taget omkring 1910 i Nørregade ved Kirkegade

Fisken blev saltet og tørret på en stor plads mellem Vesterhavsgade og Havnegade. Med passende mellemrum var der her anbragt brønde, hvor fisken kunne renses, skylles og saltes, inden den udbredtes på heden til tørring. Om aftenen skulle fisken „stuves" i store stakke, hvor den blev sammenpresset af jernstykker eller store sten. Den tørrede fisk solgtes siden til omvandrende fiskehandlere eller direkte til bønderne, og der solgtes også fisk til folk i byen.

## Snurrevoddet kommer til Esbjerg

Stødet til en virkelig opblomstring af Esbjergs fiskerflåde kom med fiskere fra Frederikshavn og Grenå. Allerede i 1886 landede en Frederikshavnerkutter sin last af rødspætter fanget i snurrevod, i Esbjerg. Først i 1890'erne slog snurrevodfiskeriet rigtig igennem blandt Esbjergfiskerne, da det viste sig, at Horns Rev-området var landets rigeste yngle- og fiskeplads for rødspætter. Da man i 1868 bestemte at placere Vestkysthavnen ved Esbjerg, var ingen klar over de gode fiskemuligheder, der fandtes lige uden for byen.



SNURREVOD

Snurrevoddet eller rettere metoden ved dets anvendelse blev opfundet af Jens Laursen Væver i Salling. Medens man tidligere ved voddragning på søen nærmest havde trukket båden ind mod vodposen, idet man jagede fisken foran sig, udsatte man nu voddet i en bue, så vodarmene spændte over et stort areal og trak voddet ind imod den forankrede båd. Den nye metode blev af uhyre betydning for dansk fiskeri.

Snurrevodfiskeriet efter rødspætter kunne drives hele året rundt med undtagelse af de strengeste vintermåneder. I begyndelsen blev det drevet med de gamle bakkebåde, som ikke havde dam. Alt, hvad der var i voddet, blev stuvet sammen i kasser i lasten eller på dækket og bragtes i land i død tilstand, som det var skik ved torske- og kullerfiskeriet.

Fisken kunne i denne tilstand kun afsættes på det engelske marked, men dens kvalitet kunne efter den lange transport end ikke komme op på siden af rødspætter fanget i trawl. Det blev derfor nødvendigt at forsyne de gamle bakkebåde med dam eller at bygge helt nye fartøjer.

I begyndelsen af 1894 var kun 4 af Esbjergs samlede kutterflåde på 18 fartøjer forsynet med dam. I oktober 1895 var kutterflåden vokset til 30, men heraf havde ikke mindre end 26 fartøjer dam. Samtidig var antallet af hyttefade i havnen vokset fra ca. 40 til ca. 245.

Foruden de nævnte fartøjer var der indkøbt en del engelske smakker, som navnlig i de første år brugtes ved det søgående linefiskeri om vinteren og siden anvendtes til snurrevodfiskeri.

Det ikke motoriserede snurrevodfiskeri var et slid. Kutterne udsatte ikke som i vor tid snurrevoddet selv, men lod en jolle ro voddet ud. Enden af den ene trækline beholdt man i kutteren, medens voddet roedes ud. Når voddet var udsat i en halvbue, roede man tilbage til kutteren med den anden trækline.

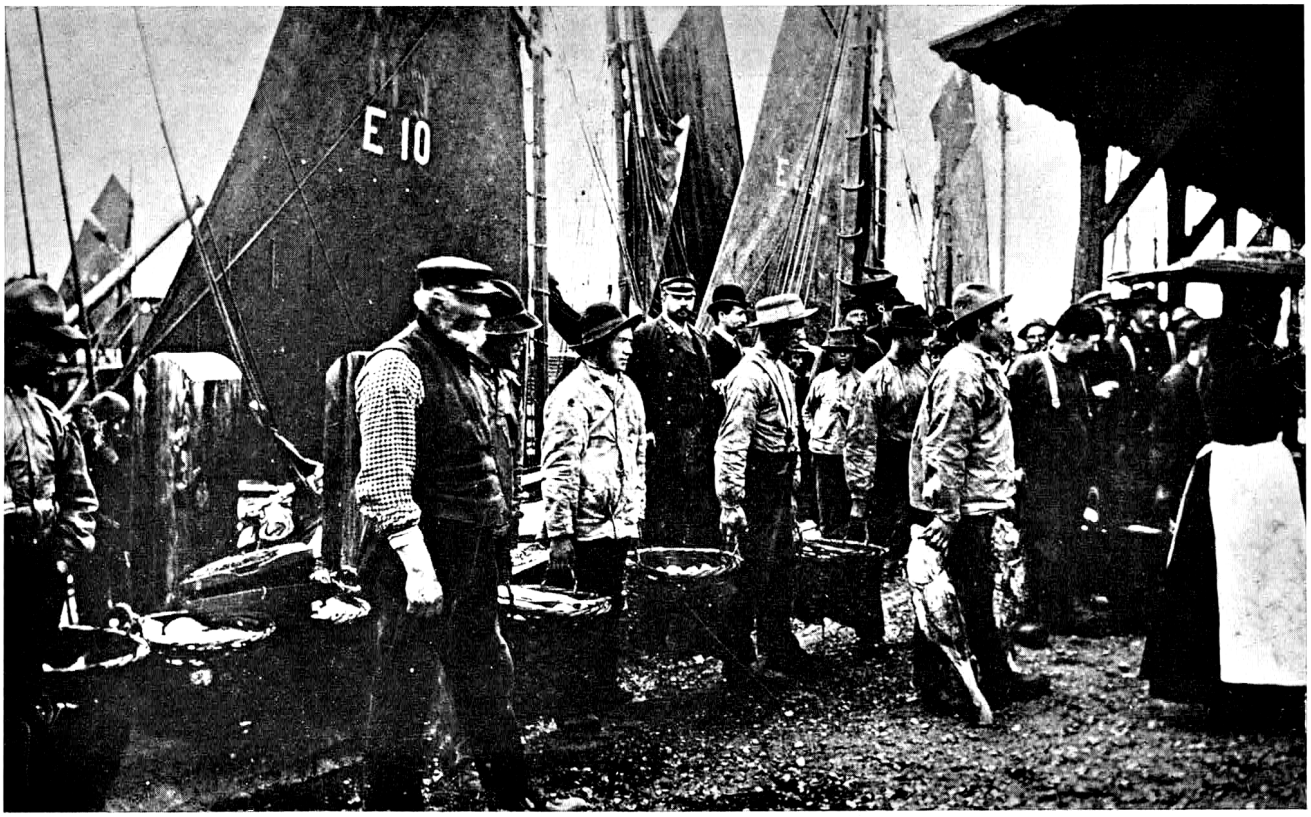
Ved indhivningen af voddet brugtes i de første år håndspil. Omkring 1893 gik man over til at tage små kulfyrede dampmaskiner i brug ved indhivningen af vodtovene. Tovene skulle dog fremdeles stoppes af med hænderne. I begyndelsen af 1894 havde kun een båd i Esbjerg dampspil, medens antallet hen imod slutningen af 1895 var oppe på 19. Det sidste håndspil fra kutterflåden skal være bragt i land allerede år 1900.

## Esbjerg vokser til

I 1869 påbegyndtes arbejdet med Esbjerg havn. Dette tiltrak arbejdere, håndværkere og handlende, men først i anden omgang fiskerne.

I 1890'erne oplevede Esbjerg lidt af en invasion af fiskere fra andre egne af landet på grund af de store rødspætteforekomster nord og syd for Horns Rev. Omkring århundredskiftet begyndte befolkningstilvæksten at stagnere; i 1896 var Esbjergs folketal således 12.400, medens det i 1901 kun var vokset med ca. 1000 personer.

Grundstammen af Esbjergs fiskerbefolkning er fra Holmslands klit. I en skildring fra 1896 nævnes det, at „størsteparten af fiskerbefolkningen i Esbjerg består af indvandrede fiskere




Fisken bringes i land i den gamle fiskerihavn i 1892. Ved kajen ligger bl. a. E 10 »Trækfuglen«.

fra Holmslands klit, men de vokser ikke så fast på det ny sted, en del af dem kommer kun til Esbjerg for at søge at tjene så mange penge, at de kunne købe en lille landejendom på „Klitten" og så „bruge havet" – som de kalder kystfiskeriet – igen på deres gamle dage." En opgørelse fra 1901 viser, at 52 pct. af de aktive fiskere i Esbjerg var født på Holmslands klit.

I takt med befolkningstallet voksede Esbjerg havn. Den første havn, Dokhavnen, var ikke beregnet til fiskerfartøjer. Først i 1886 fik man en egentlig fiskerihavn. Den blev bygget som en lille bådehavn inden for Englandskajen med indsejling fra Dokhavnens slusegab. I 1897–1902 arbejdede man med udvidelse af fiskerihavnen, hvor færgehavnen nu ligger, men også her blev pladsen for trang.

I de følgende år delte Esbjergs befolkning sig i to lejre på spørgsmålet, om en ny fiskerihavn skulle bygges øst for det gamle havneanlæg eller vest for. I 1909 vedtoges det at bygge vesthavnen, men på grund af verdenskrigen stod de nye anlæg først færdige i 1922.

De store havneudvidelser var ikke mindst betinget af snurrevodfiskeriet, der krævede plads til hyttefade til opbevaring af de levende rødspætter. Desuden brugtes nu større og mere søgående fartøjer, og fiskeriet oplevede en storhedstid som aldrig før.

## Motoriseringen

Snurrevodkutternes dampspil blev indledningen til et nyt kapitel inden for dansk fiskeri. I 1899 lod fisker Tarben P. Jensen indbygge den første faste skrue i sin fiskerbåd „Tumleren". De allerførste motorer var dog ikke med fast skrue, men med en løs skrue, der kunne hejses op og ned. En aksel fra motoren førtes ud over agterenden af kutteren og stod her i forbindelse med den løse skrue. I Esbjerg var det navnlig de engelske smakker, der fik påmonteret aksel og løs skrue.

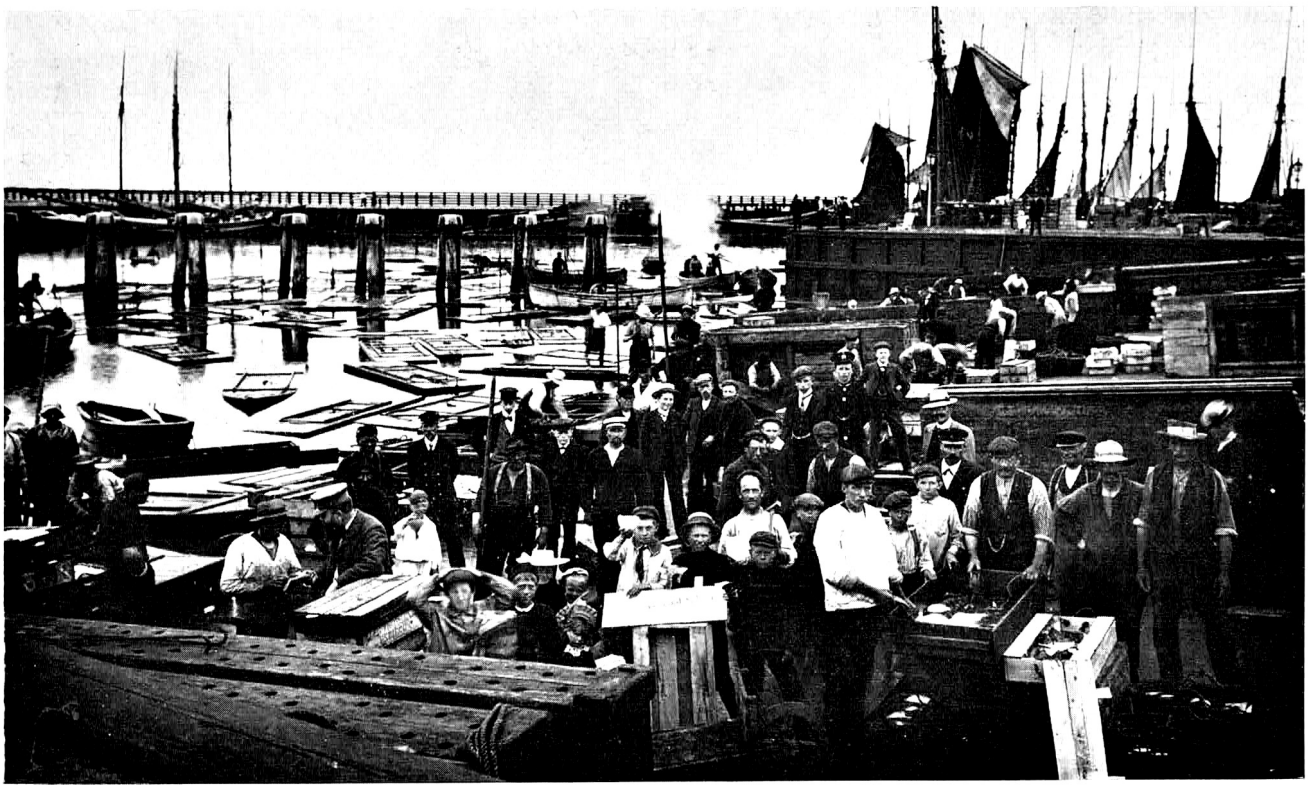
Motoren, der trak den første faste skrue, var en 3 HK „Dan" motor. Man vovede i starten ikke at udbore stævnen til skrueakslens stævnrør, men tilsidst gjorde man dog også dette spring, og resultatet blev godt. Kajerne i Dokhavnen var fulde af mennesker, der beundrede det lille fiskerfartøj, da det sejlede rundt på prøvetur for egen motorkraft.

Glødehovedmotorerne slog meget hurtigt an. Et af de første steder, de fik anvendelse, var i de små joller, som man roede snurrevod og vodtove ud i. En motor på mellem 2 og 6 HK sparede nu fiskerne for sliddet ved årerne, og man kunne nå betydelig flere voddræt på en fisketur end tidligere.

Sammen med den almindelige overgang til motordrevne fiskerbåde skete der en forandring af vodspillene. De gamle hånd- og dampspil kasseredes, og nye spil, der var direkte forbundet med motoren, blev påsat. En anden nyhed var stopmaskinen. De første stopmaskiner i Esbjerg-kuttere monteredes i 1905; tidligere måtte man skyde vodtovene op ved håndkraft.

## Snurrevodfiskeriet lægges om

Den største omlægning af snurrevodfiskeriet fandt sted i årene efter 1912, da man fandt frem til en ny metode ved udsætning af voddet. Man undlod jollen og udsatte voddet fra selve kutteren. Det ene vodtov forankredes og



Et udsnit af Esbjergs fiskere i arbejdstøjet på den gamle fiskerihavn, slæbestedet, 1911.
Bemærk de mange hyttefade i havnen til opbevaring af rødspætter.




»Grønne Erna«, E 117, i Esbjerg havn 1909.

afmærkedes, medens kutteren sejlede resten af tovet og voddet ud. Når man kom tilbage til ankerpladsen med det andet vodtov, kunne indhivningen begynde.

Til dette fiskeri brugtes en helt ny kuttertype, der vandt frem i disse år, den såkaldte „haj". Hajtypen var mindre og med væsentlig kraftigere motor end de gamle kuttere. Hertil kom, at de kunne nøjes med en besætning på tre mand, og at man på grund af den ny udsætningsmetode kunne affiske et område betydelig hurtigere, end det tidligere havde været muligt.

Snurrevodfiskeriet var fra starten lagt an på rødspætter. Nogle fiskere i Lemvig forsøgte imidlertid i 1915 at fange kuller og torsk i snurrevod. De gav voddet mindre masker og flere flod, så det gabte over et større område. Samtidig forsynede man undertællen med bly eller små stykker kæde i stedet for den ubrudte kæde, der ellers brugtes. Det ny vod skulle nemlig ikke skrabe bunden, da kuller og torsk jo ikke ligger i sandet ligesom rødspætterne. Forsøget gav et godt resultat, og kort tid efter gik jagten ind på kullerne, som dengang fandtes i meget store mængder i Nordsøen.

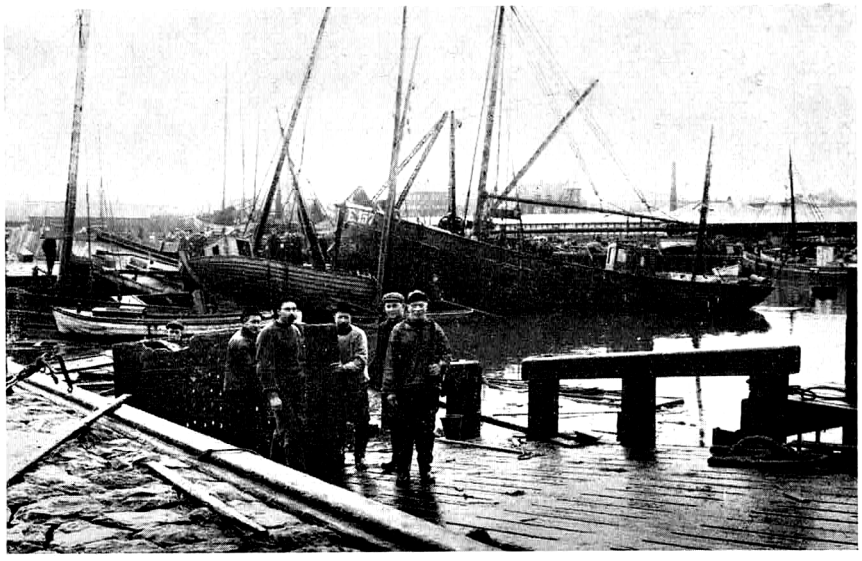
Kuller- og torskeeventyret faldt sammen med særdeles heldige afsætningsforhold på verdensmarkedet, og begrebet gullaschbaroner blev kendt også blandt fiskere. Det er fra denne tid, at historierne om fiskeren, der spiste 500 kr.-sedler som pålæg på sit smørrebrød, og fiskeren, der købte et klaver til hver af sine døtre, stammer.

Den store eksport til Tyskland ebbede ud i 1917 og 1918, efter at der var lukket for tilførsler af amerikansk petroleum. Minefaren samt risikoen for at blive opbragt af de tyske marinefartøjer og tilbageholdt i op til flere måneder gjorde dog også sit til at mindske fiskeriet. Alene i 1918 omkom 7 fiskere ved minesprængning.

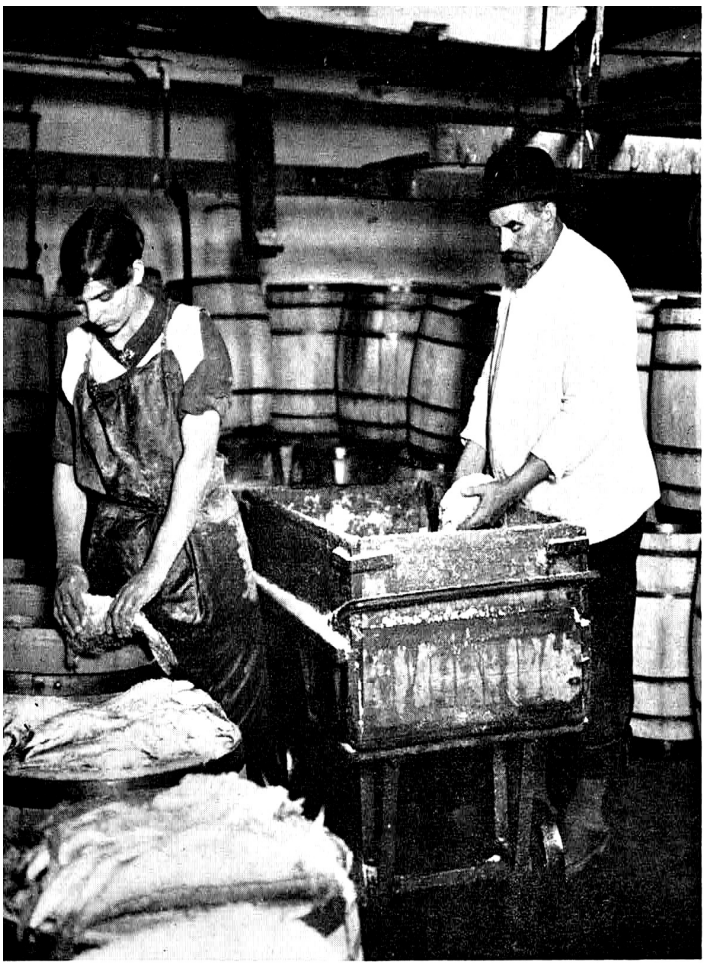
De gamle snurrevodkuttere, der var bygget udelukkende med rødspættefiskeri for øje, var forsynet med dåm. Kuller og torsk egnede sig imidlertid ikke til opbevaring i dam og hyttefad, men skulle slagtes på fangststedet og nedises i lastrummet. Mange af de nye kuttere blev derfor bygget med store lastrum på bekostning af dammen, idet man i lastrummene opbevarede de slagtede og nedisede rødspætter, kuller og torsk. Grundlaget for det større søgående snurrevodfiskeri var hermed skabt.

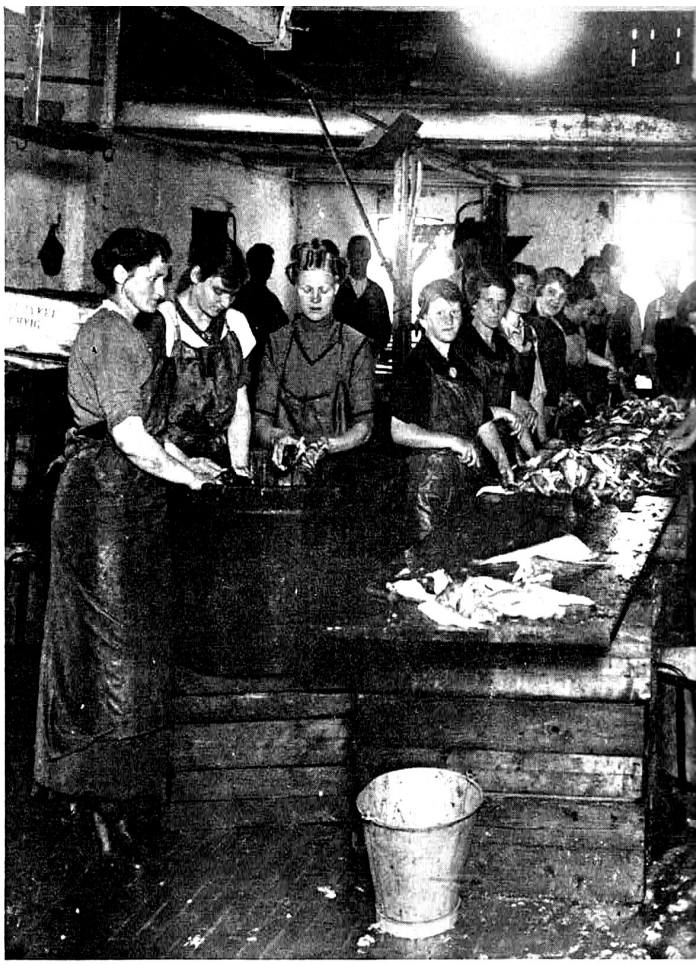
Nye, stærkere kuttere betød udvidet aktionsradius for fiskerne. Snart var man nået til Dogger Bank. I 1920–21 begyndte det såkaldte Englandsfiskeri med direkte landinger af fangsten i engelsk havn. Der gik nu ikke lang tid, førend Esbjerg havn periodevis var næsten tømt for hjemmehørende kuttere. En af de væsentligste årsager hertil var den tyske marks værdiforringelse.

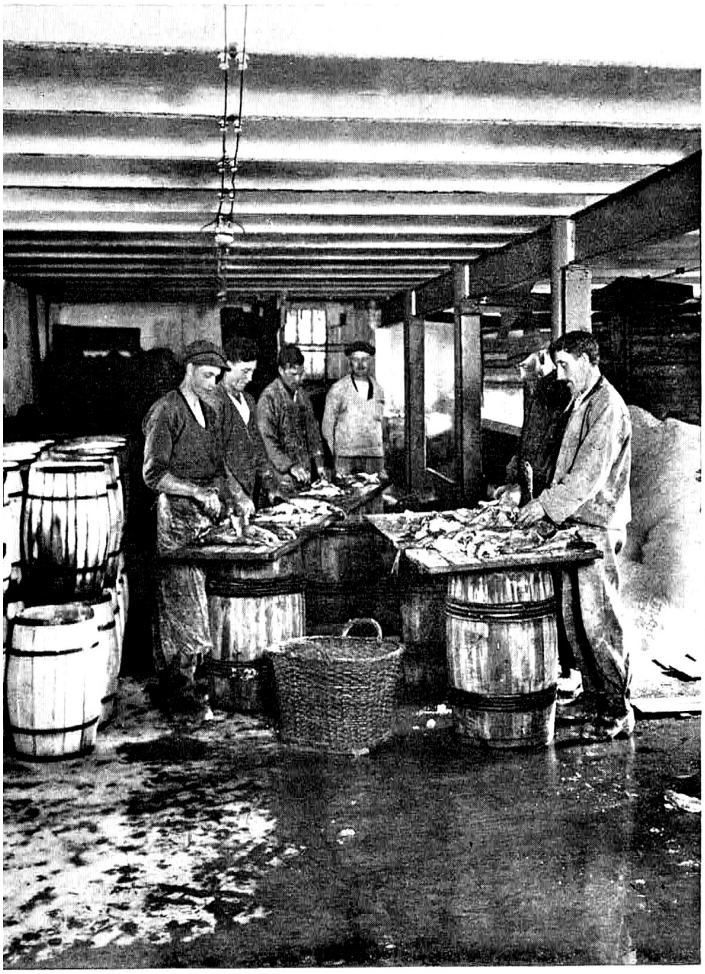
Englandsfiskeriet tiltrak alt, hvad der kunne sejle til Dogger Bank, selv de mindste og skrøbeligste kuttere. Der deltog endog kuttere på helt ned til 15 tons, men mangen et fartøj burde være blevet hjemme. Man forstår, at engelske fiskere, når en lille dansk kutter kom i engelsk havn, hovedrystende kunne spørge, hvem der dog



Stormfloden i 1909 anrettede store ødelæggelser. Her ses nogle af de beskadigede fartøjer ved slæbestedet i fiskerihavnen.









Behandling af fisk for 50 år siden. – Øverst til venstre er man ved at nedsalte kuller i tønder til eksport. – Fiskebilerne er fra 1931.



Fiskeauktionshallen, 1931.

havde haft det lille fartøj med på dækket over Nordsøen! Mange af kutterne kunne med rette betegnes som livsfarlige, men det tænkte kun de færreste på, når fiskeriet gik godt. I efteråret 1936 omkom imidlertid ikke mindre end 40 Esbjerg-fiskere ved forlis, og dette gav stødet til, at Vestjysk fiskeriforening fik gennemført en plan om destruktion af ældre, uegnede fartøjer samt en deraf følgende genopbygning af fiskerflåden. I finansårene 1938–39 og 1940–41 stilledes der således af staten et årligt beløb på 200.000 kr. til rådighed for fornyelse af fartøjerne.

## Isværk på betingelser

Samtidig med, at snurrevodfiskeriet i 1910–20 omlagdes til også at omfatte kuller- og torskefiskeri og kutternes aktionsradius udvidedes til Dogger Bank, blev der brug for øgede mængder is til nedisning og eksport af fangsten. Hidtil havde man klaret sig med is fra damme og bække uden for byen, idet en del fiskere, når fiskeriet lå stille om vinteren, brugte tiden til at save is og skabe sig et forråd i en række små isolerede ishuse på den gamle fiskerihavn.

I 1916–17 enedes fiskerne om at bygge et isværk til fremstilling af råis. Der tegnedes en aktiekapital på 200.000 kroner, men planerne blev ikke ført ud i livet, idet dansk-amerikaneren John M. Larsen tilbød at bygge isværk for fiskerne. Tilbudet ledsagedes af en meddelelse om, at hvis fiskerne byggede deres eget isværk, agtede han dog alligevel at rejse et isværk ved siden af fiskernes. Fiskernes indbetalte aktiekapital forrentedes med 15 %, inden den udbetaltes 7–8 år efter.

## Fiskeauktionerne begynder

Inden de offentlige fiskeauktioner begyndte, var fiskerne henvist til at få deres fangst afsat gennem fiskeeksportørerne. Mange fiskere havde en fast aftager blandt eksportørerne, som gav et bud på lasten, når kutterne kom i havn. Denne afsætningsform bragte dog let splid og mistro mellem parterne, når afsætningen svigtede på verdensmarkedet og priserne faldt.

Det var med forbillede i de store udenlandske auktionshaller, at Esbjerg fiskeriforening i 1922 søgte om at få en auktionsbevilling til Esbjerg havn. Ansøgningen blev imødekommet, og kort tid efter beskikkedes fiskeeksportør Laurits Rønn til auktionsmester. I det følgende år fik endnu to personer auktionsbevillinger, fiskeeksportør Jørgen Christiansen og daværende fiskeskipper Chr. Boye. Forholdet mellem de tre konkurrerende auktionsmestre var selvsagt ikke altid lige godt. Auktionsmestrene ansatte hver deres formænd til at holde vagt på havnen, når kutterne kom hjem fra fiskeriet. Deres opgave bestod i at sikre de enkelte laster for den auktionsmester, de arbejdede for. For at holde forretningen gående tog man både fine og mindre fine kneb i anvendelse. De tre auktionsmestre lod endvidere fremstille små trekantede vimpler til fartøjerne, for at skipperne kunne markere, hvem af auktionsmestrene lasterne skulle til-

falde denne gang. Det siges, at formændene for at tyde vimplerne fulgte kutterne i kikkert, så snart de kom inden for Skallingen.

De første auktioner foregik under åben himmel og i al slags vejr, men allerede i 1923 forelå der tegninger til en 150 meter lang auktionshal, som stod klar til brug i april 1924. Allerede i 1931 måtte hallen dog forlænges 50 meter.

Den ny afsætningsform for slagtet og ispakket fisk slog så godt igennem, at også ejerne af de ret mange damkuttere, som indbragte levende rødspætter, satte sig i bevægelse for at få afsat den levende fangst på auktion. Det lykkedes at få de praktiske foranstaltninger med anbringelse af hyttefadene i orden, hvorpå auktionerne over de levende rødspætter kom i gang. Auktionerne blev dog på ingen måde en succes, idet de stødte på modstand fra eksportørernes side.

Forholdet mellem fiskere og eksportører har ikke altid været det bedste. Således gav i 1927 et ønske fra eksportørside om, at opråbet på auktionerne skulle ske pr. kilo, anledning til stridigheder mellem de to parter. Eksportørernes ønske vandt genklang hos politimesteren, idet pundbetegnelsen officielt var blevet forladt i Danmark sammen med overgangen til metersystemet. Striden blev bilagt i mindelighed, ved at man traf den salomoniske afgørelse, at opråbet fremover skulle ske i halvkilo!

Vanskeligere var det at opnå enighed om de forskellige sorteringsbestemmelser, idet sorteringen fra begyndelsen af udelukkende skete efter vægt, medens der med tiden blev fremsat krav om en sortering baseret på fiskens størrelse. Således kom der bestemmelser om fire sorteringer for rødspætter, kuller og torsk, medens de øvrige fiskearter kunne nøjes med to sorteringer.

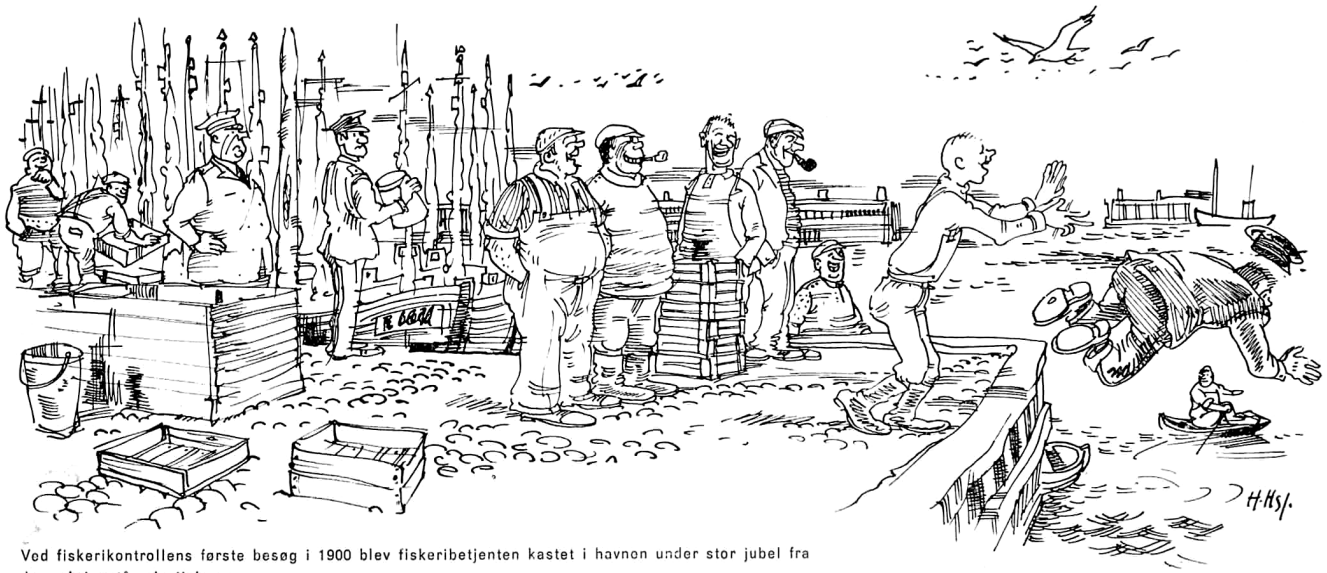
## Fiskeribetjentens vandgang

Fiskerikontrollen blev oprettet ved lov i 1888, men først i 1900 kom dens udøvende myndigheder til Esbjerg. Det skyldtes klager fra en Esbjergfisker over, at de andre fiskere indbragte rødspætter, der var under mindstemålet. Uheldigvis lå havnen fuld af hyttefade med undermålsfisk netop den dag, de to rejsende fra Fiskerikontrollen indfandt sig. Til stor vrede for fiskerne gik de fremmede herrer i gang med at vælte hyttefadene, så tusinder af undermålsrødspætter genvandt friheden. Medens Fiskerikontrollen havde travlt med at udhælde de store mængder fisk, så en af de unge fiskere sit snit til at liste sig ind på den ene fiskeribetjent, som han under stor jubel fra de omkringstående fiskere, vippede i vandet. Fiskeribetjenten, P. Tæbring, fik tørt tøj på hos den senere formand for Esbjerg fiskeriforening, Chr. Roust, men kom trods vandgangen på særdeles god fod med byens fiskerbefolkning gennem et mangeårigt virke som fiskerikontrol i Esbjerg.

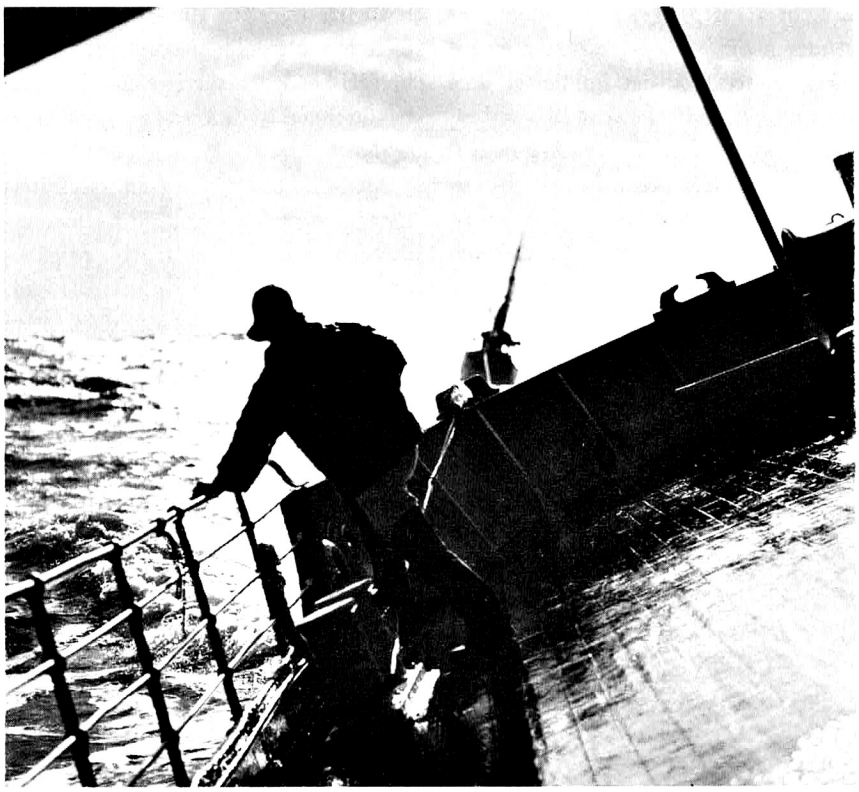
Foruden at føre tilsyn med fiskekvaliteten og med, at de indbragte fangster holdt det foreskrevne mindstemål, virkede Fiskerikontrollen som mellemled mellem fiskeriadministrationen i København og den lokale fiskerbefolkning, idet alle ansøgninger om statslån eller tilskud til kutterfornyelse eller -reparation skulle til udtalelse hos Fiskerikontrollen.

Forholdet mellem de udenlandske trawlere og de små danske snurrevodkuttere var ikke altid det bedste. Esbjergfiskerne beskyldte de hollandske trawlere for at drive rovdrift på søtunger i de områder, hvor rødspætterne havde de allerbedste vækstbetingelser. Endvidere beskyldte man trawlerne for at lade hånt om snurrevodkutternes signalføring, således at trawlerne løb af med snurrevodkutternes grej. Via fiskeriinspektionen og udenrigsministerium forelagdes klagerne for trawlerskipperne, som dog sjældent ville vide af de skader, de havde forvoldt.

I 1927 sendte hollænderne et fiskeriinspektionsskib til Esbjerg. For at den hollandske kaptajn kunne sætte sig ind i forholdene og se, hvordan man fiskede med snurrevod, opsøgte man de fælles fiskepladser med en Esbjerg-



Ved fiskerikontrollens første besøg i 1900 blev fiskeribetjenten kastet i havnen under stor jubel fra de omkringstående fiskere.



Situation fra redningsskibet »F. V. Mortensen«. – En kutter er under bugsering.

fisker som vejleder. Man viste fra hollandsk side stor forståelse for de problemer, de danske fiskere havde at slås med og opfordrede Fiskeriforeningen til at udarbejde en lille pjece om snurrevodfiskeriet. Pjecen blev uddelt blandt de hollandske trawlerskippere, men fik ingen mærkbar virkning.

## Hjælp til selvhjælp

Allerede inden Esbjerg fiskeriforening blev dannet, var der sammenhold mellem fiskerne om en række større fællesopgaver, bl. a. oprettelsen af en „Understøttelsesforening for Enker og Børn efter paa Søen forulykkede Fiskere" i 1888. Foreningen kom til at omfatte Esbjerg, Fanø og Hjerting tolddistrikter.

I 1884 oprettede fiskerne i Esbjerg deres egen „Forsikringsforening for Fiskefartøjer", men denne opløstes, da man i 1898 indmeldte sig i den landsomfattende „Forsikring af danske Sejlfartøjer til Fiskeribrug", der var stiftet i 1889. Den landsdækkende kaskoforsikring for fiskekuttere mod søskade (almindeligvis kaldet „Forsikringen") udgik fra Dansk fiskeriforening og fik meget snart repræsentanter i bestyrelsen fra Esbjerg fiskeriforening.

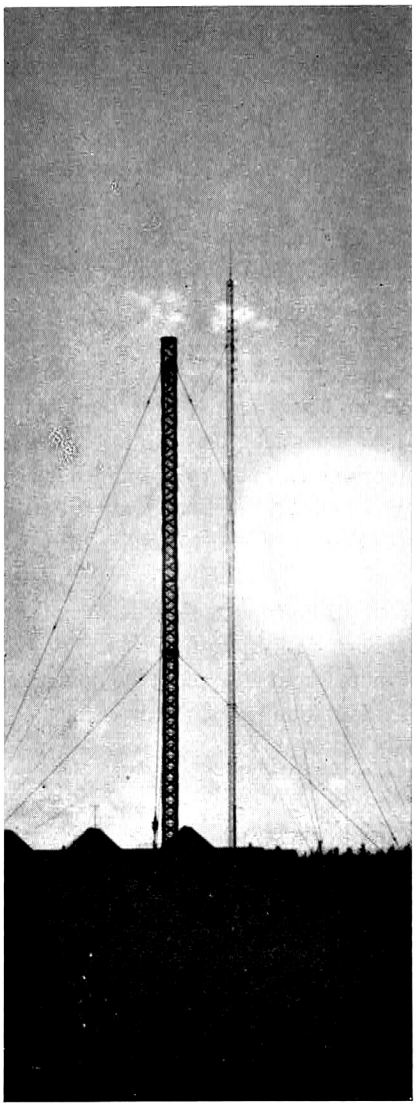
I 1924 stiftede en række Esbjergfiskere skibsforsikringen „Union", som en gensidig fartøjsforsikring mod søskade og med lejlighed for kutterejerne til at foretage opsparing gennem skibsforsikringsforeningen.

## Sikkerheden til søs

En af Esbjerg fiskeriforenings første opgaver var at sørge for udlægning af bøjer og fyrskibe i sejlrenden samt at få afmærket fyret på Blåvandshuk med en rød lanterne. I 1903 toges et fyr på Skalling Ende i brug, medens det store fyr ved Blåvand opførtes år 1900.

I 1907 fik man på initiativ af Fiskeriforeningen opført en redningsstation med motorbåd ved havnen, men det varede længe, inden man fik stationeret en redningsdamper i Esbjerg.

Allerede i 1910 havde man i Fiskeriforeningen vedtaget at sende Chr. Roust og andre bestyrelsesmedlemmer til København for at søge de forskellige ministerier om bistand fra en damper under de vanskelige isforhold ved vintertide. Først i 1922 lykkedes det at få hjælp, idet Biologisk Stations damper „Dana" blev stationeret i Esbjerg for en periode af 5 måneder. Damperen skulle ikke alene træde til i tilfælde af isvanskeligheder, men også udføre almindeligt redningsarbejde. I 1923–24 havde man ingen redningsdamper, men i 1924–25 kom „Dana" igen. I Fiskeriforeningen arbejdede man kraftigt på at få stationeret en redningsdamper i Esbjerg, der også kunne være til disposition i sensommeren. Det lykkedes at låne redningsdamperen „Vesterhavet", der ellers var hjemmehørende i Thyborøn, i 3 måneder af året, men først i 1929 kunne redningsdamperen stationeres fast i Esbjerg. „Vesterhavet" afløstes i 1938 af det nybyggede redningsskib „F. V. Mortensen".



To af masterne ved Blåvand radio.

## Radio – trods skepsis

Esbjergfiskere var blandt de første, der indså radioens enestående betydning som meddelelsesmiddel ombord på fiskefartøjerne. Allerede i begyndelsen af 1920'erne var de første radiomodtagere installeret i kutterne. Den tidligere formand for Esbjerg fiskeriforening, Laurits Thygesen, var en af de første fiskere, der fik modtager ombord. Han fortæller, at en af byens førende elektrikere i Havnegade pure afslog at installere en radiomodtager i Laurits Thygesens kutter, „Maagen". På vejen hjem kom han forbi Mads Olesens kælderforretning i Havnegade 93. Her forhørte Laurits Thygesen sig igen om muligheden for at få installeret radio i kutteren, og efter megen tøven og først efter at have forvisset sig om, at modtageren skulle stå i kabyssen, hvor der var tørt, turde Mads Olesen gå i gang med opgaven. Antenneindføringen voldte i starten en del problemer, men da først de var løst, var Mads Olesen klar til at påbegynde en produktion af radiomateriel til kutterbrug. „Serofon"-modtageren blev bygget og solgt indtil 1936, men allerede i 1928 påbegyndtes fremstillingen af sendere, og året efter kombineredes sender og modtager i eet og samme apparat. Det kneb i begyndelsen at skaffe en passende jordforbindelse, men dette problem løstes ved at anbringe en kobberplade under kutterens ballast, der bestod af råjern. I 1932 var de første 15 senderanlæg installeret, og samme år påbegyndtes fremstillingen af radiopejleanlæg.

Først da Esbjerg fiskeriforening begyndte at arbejde på at få opført en senderstation på fiskerihavnen, kom der for alvor gang i installationen af senderanlæg. Med planerne om en Esbjerg-sender blev det imidlertid ikke til noget; man fik i stedet Blåvand radio. Hertil indtelefoneredes i begyndelsen de første vejrmeldinger for fiskeriet, hvorpå stationen udsendte meldingerne til de kuttere, der havde modtager ombord. Efter de voldsomme storme i 1935–36 søgte Esbjerg fiskeriforening at få gennemført en udvidet vejrtjeneste for fiskeriet samt døgnvagt ved Blåvand radio. Dette lykkedes i 1937.

Under fiskeriet var fiskerne sammen i såkaldte „radiosjak". Der aftaltes bestemte samtaletider, hvori man udvekslede nyheder om fiskepladser, fangst, priser o. lign. i et kodesprog, der var uforståeligt for andre kuttere uden for radiosjakket.

## Forsøgsfiskeriet

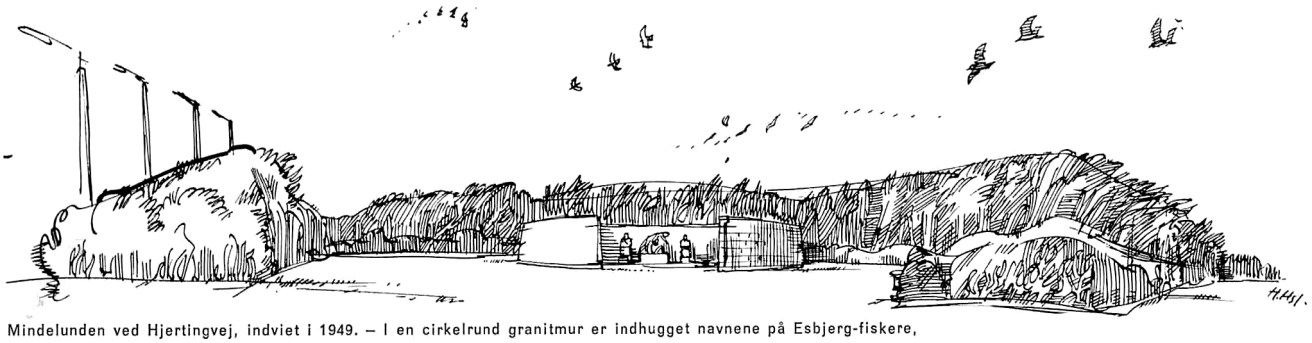
Rødspætter og snurrevod kan med rette siges at bære en ganske væsentlig del af æren for Esbjergs opblomstring som fiskeriby. Andre fiskeredskaber end snurrevoddet har imidlertid også været forsøgt blandt Esbjergfiskerne.

En mindre forløber for trawl brugtes allerede i 1880'erne i Grådyb. Redskabet var en udløber af de tyske bomtrawl og gik under navnet „kurre". Det var et slæbevod, der havde den øverste del af posen fæstnet til en stang, som i enderne var forsynet med en cirkelformet jerntå. Hertil fastgjordes voddets underkant. Kurren slæbtes i et langt tov efter en sejljolle.

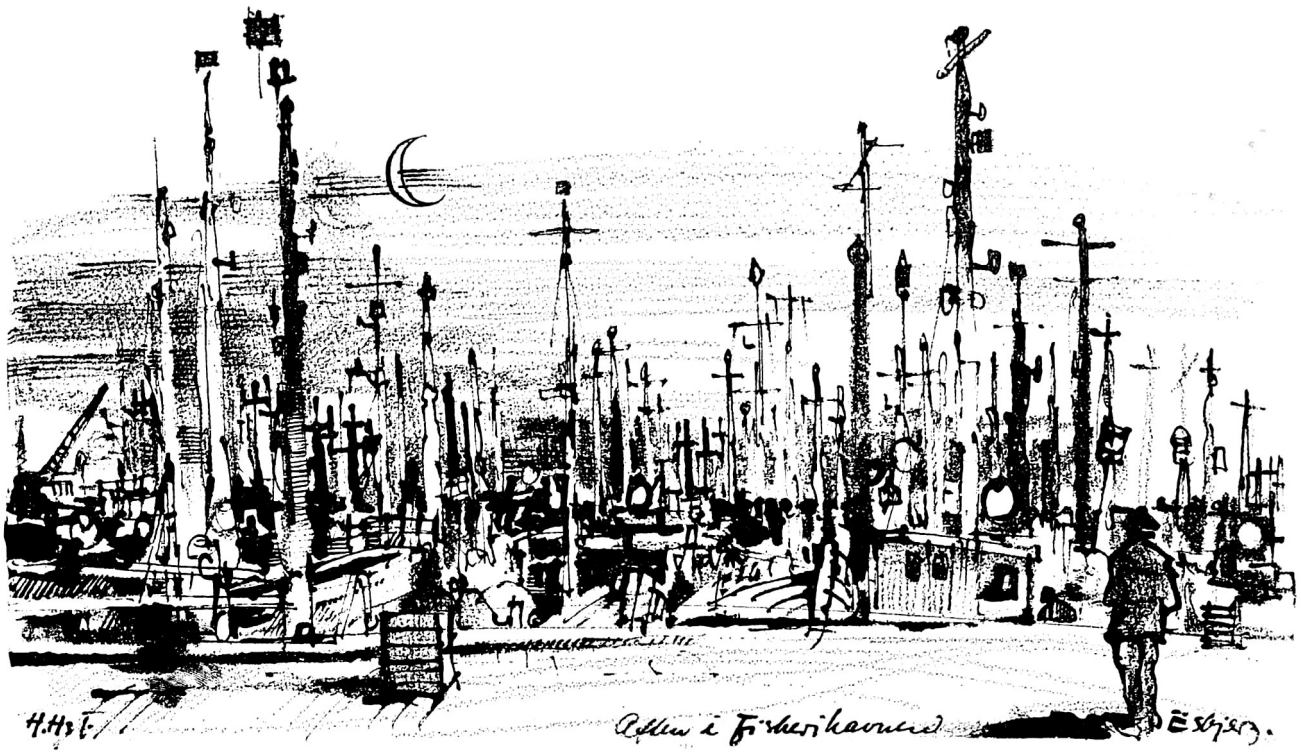
I 1906–08 satte konsul Ditlev Lauritzen mange penge ind på at fange Nordsøsild i drivgarn efter tysk mønster. Han satte tyske fiskemestre ombord i fartøjer fra 100–300 tons, men metoden blev ikke accepteret af Esbjergfiskerne. Fiskeri med drivgarn havde ingen tradition bag sig på Vestkysten.

Med konsul D. Lauritzen som initiativtager og pengemand og i samarbejde med en række Esbjergfiskere påbegyndtes i 1907 et større Islandsfiskeri, som kom til at vare i to år. Det første år deltog 8 danske kuttere i langlinefiskeriet efter torsk, medens flåden det næste år udgjordes af 13 fartøjer og to damptrawlere. Trawlerne fiskede med trawl, snurrevod og not, medens kutterne fiskede med langliner. Selve Islandsfiskeriet var godt og gav stor fangst, men tilvirkningen og afsætningen af fisken voldte besvær. Først i 1924 blev Islandsfiskeriet genoptaget dels af dansk-englænderen Niels Muff, dels af Esbjergbrødrene Claus og S. P. Sørensen. Fangsten, der hovedsagelig bestod af rødspætter, blev iset ned og sejlet til England, hvor den solgtes på auktion. Efter proviantering sejlede man den 1000 sømil lange tur tilbage til fiskepladserne under Island.

På initiativ af Vestjysk fiskeriforening foretoges der i 1937–38 forsøgsfiskeri med trawl i Nordsøen. Man var klar over, at de danske både og motorer var for små til, at en enkelt kutter kunne slæbe et trawl efter konsumfisk. Claus Sørensen, der forestod fiskeriet, engagerede da to kuttere, „Helsing" og „Grethe Knopper" til at trække et stort trawl af lignende konstruktion som vingetrawlet efter sig. Sildefiskeriet var godt, men afsætningen af silden næsten umulig. Forsøget måtte indstilles og genoptoges først efter krigen.



Mindelunden ved Hjertingvej, indviet i 1949. – I en cirkelrund granitmur er indhugget navnene på Esbjerg-fiskere, som siden år 1900 har mistet livet under fiskeri.



# FISKERI *og* INDUSTRI

### Dagen begynder tidligt

*Intet på fiskerihavnen følger rytmen i den øvrige del af byen.*

*Fiskerihavnen har sit eget tempo, sit eget liv, der er med til at skabe den charme, som er særegen for Esbjerg.*

*Næsten hele døgnet er der aktivitet. Fredelige stunder er sparsomme; kun i timerne lige efter midnat er der et pusterum – lige før en ny arbejdsdags begyndelse.*

*I denne nattetime er masterne mørke silhouetter i det gule lys; tovværk og net danner sære mønstre.*

*Alt dufter af havn og hav og fiskeri. Det slubrer og klukker mod træværket ved kajerne, og en langtrukken, tør og knirkende lyd fortæller om kuttere i en stædig brydematch midt i fiskerihavnens store masteskov. Bevægelsen breder sig fra skrog til skrog. Nu knager det igen. Trængslen af biler og cykler på parkeringspladser og forretningsgader i myldretiden er for intet at regne mod den sammenstimlen, der sker, når kutterflåden er i havn. Som en tæt sammenpresset armada kiler kutterne sig ind i bassinerne. Farvestrålende kugler, kolber og beholdere får fiskerihavnen til at minde om det rødgule løv i bunden af skoven en efterårsdag.*

*Et enkelt sted bliver der tændt lys. Det begynder at rasle og klirre; biler og cykler passerer forbi. Klokken er snart to.*

*En motors dunken bryder stilheden, et sted lyder der en skarp og smældende stemme, metal falder klirrende ned på stenbroen, leende stemmer høres tæt ved, flere og flere lyde glider ind i havnens morgensymfoni, men avanceret musik er det, atonalt og forvirrende.*

*Lossearbejdet begynder ved auktionshallen kl. tre. Kutterne ligger klar til at losse deres fangster, og kutternes besætninger tørner ud sammen med lastoptagerne.*

*Dagen nærmer sig – en travl dag bliver det vel. Der er nok at rive og slide i.*

*Nu er lossearbejdet i fuld gang. Havnens pulsslag stiger hastigt. Kvinder og mænd strømmer ind gennem portene til fabrikker og industrianlæg. Lysene blinker. De sidstankomne skynder sig. Alle indtager deres pladser i havnens store maskineri.*

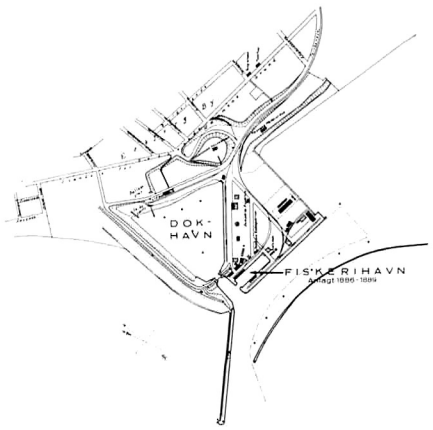
*Fiskerihavnens hverdag er kontant. Der skal bestilles noget. Store værdier står på spil, og store værdier skabes i dette rigt nuancerede miljø.*

Med et natligt besøg på fiskerihavnen som udgangspunkt berettes i dette afsnit om Esbjergfiskeriets fornyelse i årene efter 2. verdenskrig. I en kritisk periode for fiskeriet lagdes spiren til det, der i dag er blevet til de store sildeoliefabrikker på havnen og det store sildefiskeri, der er baseret på denne industri ...

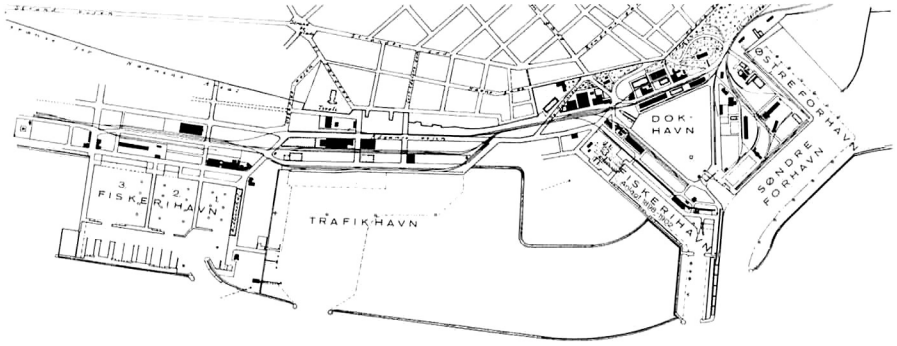
Øverste havnekort: Den første fiskerihavn blev anlagt i årene 1886–89 som en lille bådehavn med indsejling fra Dokhavnens slusegab.

Midterste havnekort: Næste fiskerihavn (den nuværende Færgehavn) blev bygget i perioden 1898–1902. – I 1909 kom det store spring i havnens udvikling. Det vedtoges at udvide havnen vest for de bestående havneanlæg med en trafikhavn og en fiskerihavn med tre bassiner. Anlægget stod færdigt i 1922.

Nederste havnekort: Esbjerg havns udseende i dag. Fiskerihavnen har nu 5 bassiner og er – efter et stort anlægsarbejde i 1957–64 – delt op i en konsumfiskerihavn, bestående af 1., 2. og 3. bassin, og en industrifiskerihavn, 4. og 5. bassin. Her ligger desuden den nye bedding. Gennem årene er der gennemført en række udvidelser og moderniseringer af havnens øvrige anlæg. Det nyeste er fuldførelsen i januar 1967 af Bacon-containerhavnen mellem Trafikhavnen og Færgehavnen.

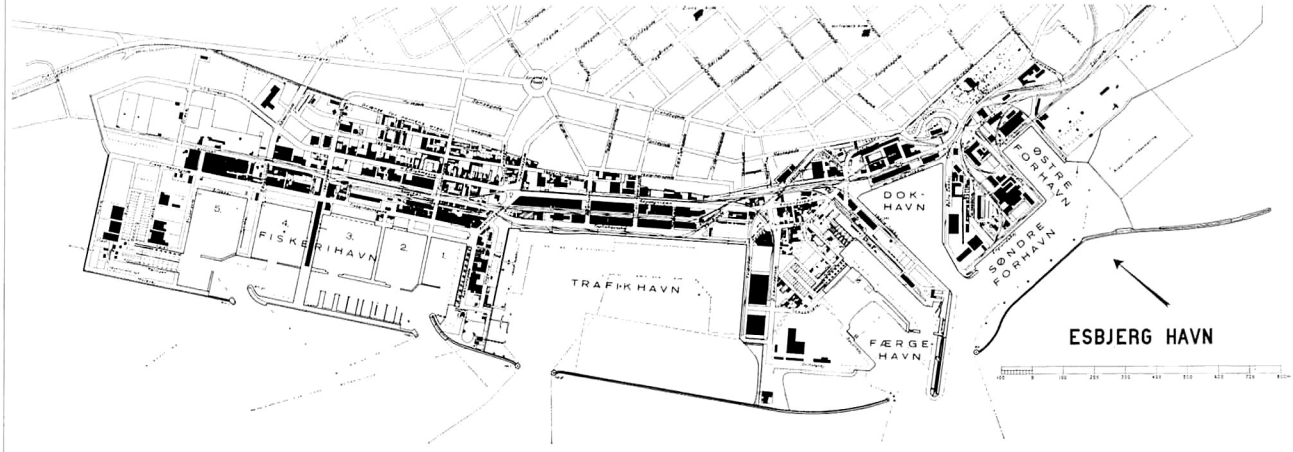



1886-89




1909-22

1898-1902




1967



Esbjerg fiskerihavn 1967. – I forgrunden ses de nye beddingsarealer, og derefter følger de fem fiskeribassiner.
Fiskeauktionshallen ligger ud for kugletanken i baggrunden. Til venstre stiger røgen til vejrs fra Andelssildeoliefabrikken.

## Havnens kapacitet

Esbjerg fiskerihavn har ikke blot haft betydning for den jyske vestkyst. Den har en kapacitet, som gør den til en faktor for hele landets økonomi.

Af de samlede fangster af saltvandsfisk, taget af danske fiskere, landes godt en trediedel i Esbjerg, målt efter vægt.

Målt i værdi indbringes godt en femtedel af danske fiskeres samlede udbytte til Esbjerg.

Esbjerg har Danmarks største fangster af rødspætter og andre fladfisk, som sendes på markedet i både ind- og udland.

Sildeoliefabrikker bearbejder de enorme mængder af industrifisk.

Et stort antal tungtlastede kølebiler kører i fast rutefart mellem Esbjerg og en lang række europæiske lande.

550 fiskekuttere sørger for, at der er råvarer til denne aktivitet. Disse fartøjer har en samlet værdi på godt 130 mill. kr., svarende til 25 pct. af den samlede danske fiskerflådes værdi.

14 pct. af Esbjergs befolkning har fiskeri som erhverv – og endnu flere er beskæftiget på virksomheder, der har fiskeriet som forudsætning: Skibs- og bådebyggerier, vodbinderier, sejlmagere, isværker, kassefabrikker, fiskekonservesfabrikker, fiskeeksport- og fiskefilet-fabrikker, sildeoliefabrikker.

En opgørelse over de mest karakteristiske virksomheder ser således ud: 3 sildeoliefabrikker, 7 skibsværfter, 4 skibs- og bådebyggerier, 6 skibsinstallationsforretninger, 12 skibsproviantеringshandlere, 4 bankfilialer, 2 fiskeauktioner, 49 fiskeeksportører med 16 filetfabrikker, 1 hermetikfabrik, 1 fiskeensilagefabrik, 1 gummibådsfabrik, 5 kølehuse, 15 maskinfabrikker med direkte tilknytning til fiskeriet, 5 minkfoderfabrikker, 5 sejlmagere, 4 speditionsfirmaer med tilknytning til fiskeeksport (foruden 10 til trafikhavnen), 5 søekviperingshandlere, 1 tovværksfabrik, 10 vodbinderier, 47 kølevogne til kørsel i udlandet, blandt andet med fisk til eksport, 9 tankbåde til forsyning af kuttere, 3 dambrug, 2 lokale skibsforsikringsselskaber, en filial og 2 indkøbsforeninger, „Doggerbank" og „Godthåb", til indkøb af materiel og udrustning.

## Industrialisering

Måske er det maleriske ved tilværelsen på havnen i nogen grad blegnet i dag.

Der fanges fisk som før, men det sker i mængder, som man ikke havde drømt om for nogle år siden, og det sker til formål, hvor industrien spiller en dominerende rolle.

En og anden vil måske udbryde: – Jeg spiser sjældent fisk. Hvordan får de dog solgt alle disse kilo?

Svaret er, at fisk i den traditionelle form – „stegt sild og stegt rødspætte" – kun udgør en beskeden del af de mange anvendelsesmuligheder, det moderne fiskeri har skabt. Ligesom landbrugets virksomheder har lært at producere nye og forædlede produkter af mælk og kød, har fiskerne og virksomhederne i land lært at udnytte havets råstoffer via højt udviklede tekniske processer. F. eks. kan der af sild fremstilles sildeolie, der igen kan udnyttes til fremstilling af margarine – for blot at nævne en enkelt af mulighederne. Udviklingen i fiskeriet i de senere år er sket sideløbende med den stærke tekniske udvikling i det øvrige samfund.

Har denne kurs fjernet lidt af gamle dages romantik, må det til gengæld siges, at erhvervets udøvere har fået bedre materielle kår. De aktive fiskere har ikke alene skaffet de råvarer, der skal bruges, men deres aktivitet har strakt sig ind over fiskerihavnen, hvor de direkte har været med til at skabe en del af den industrielle udvikling, der i dag præger fiskerihavnen i form af store fabriksanlæg til behandling af fisk, både til konsum- og industriformål.

## Tiltrængt fornyelse

Den udvikling, der har ført Esbjergs fiskeri frem til den alsidighed, der præger erhvervet omkring Esbjerg fiskeriforenings 75-års jubilæum, er stort set sket inden for de seneste 25 år.

Fiskeriet fra Esbjerg var ret ensidigt, indtil begyndelsen af den 2. verdenskrig. Alt var baseret på konsumfiskeri, først og fremmest efter rødspætter og torsk, hvilket havde den slagside, at erhvervet var sårbart for sæsonudsving. I godt vejr kom der mange fisk ind, og det kunne ske, at priserne faldt til et minimum. Der er solgt mange fisk i Esbjerg til 5 øre pundet!

Den store omlægning, der førte til industrifiskeri side om side med konsumfiskeriet, har derfor haft umådelig betydning, ikke blot for fiskerne, men for hele bysamfundet, som er stærkt afhængigt af fiskeriets økonomiske vilkår.

Allerede sidst i 30'erne var en del Esbjerg-fiskere begyndt at fiske sild fra Skagen. Det foregik kun i vintermånederne, hvor fiskeriet ofte var umuligt ved Vestkysten, og da resultaterne i Nordjylland var gunstige, var der stor interesse for at komme i gang på disse pladser. Da 2. verdenskrig brød ud, var der mange Esbjerg-fiskere, som i forvejen kendte trawlfiskeriet og derfor tog til Skagen og Hirtshals.

Fiskeriet fra Esbjerg blev i 1939 stoppet så brat af krigsudbruddet, at mange frygtede, at der ikke ville blive fiskeri fra Esbjerg, så længe krigen varede. Heldigvis viste det sig, at Esbjergs fiskerbefolkning, trods de øgede farer på havet, fortsatte med at gøre dagens gerning, men det var en farefuld tid.

Fiskeriet fra Skagen og Hirtshals var det mest lønnende – og det var et mindre farligt farvand. Fiskerne blev ikke udsat for de krigshandlinger, som var daglige foreteelser omkring Esbjerg. Mange fiskere blev derfor på de nordjyske pladser i længere tid, men flyttede til Esbjerg, efterhånden som fiskeriet – også under krigen – kom i gang igen.

## I sildeloggernes kølvand

Da krigen var forbi i 1945, besluttede en kreds af Esbjerg-fiskere at indlede



Konvoj af Esbjerg-kuttere i isfyldt farvand.

et forsøgsfiskeri efter konsumsild på Fladen grund. Man vidste, at der før krigen af engelske og tyske sildeloggere var drevet sildefiskeri med drivgarn. Sildeloggere var benævnelsen for større fartøjer på 3–400 tons, som brugte drivgarn til sildefangsten. De satte gerne garnet om aftenen før solnedgang og trak det om morgenen, før solen stod op, idet silden går fra bunden op i vandet, når det er mørkt.

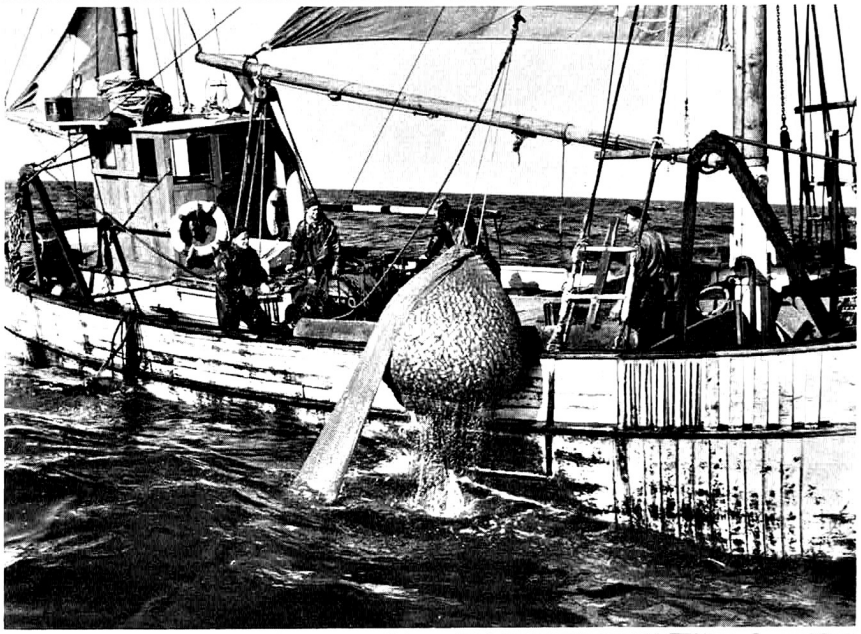
Metoden med drivgarn kendte Esbjerg-fiskerne udmærket, men nu mente man, at man også måtte kunne trawle silden om *dagen*. Et forsøgsfiskeri ville kunne bevise det, men der var på det tidspunkt stærk rationering af brændselsolie, og rejserne til Fladen grund var lange. En deputation af Esbjergfiskere blev derfor sendt til fiskeriministeriet, som administrerede olietildelingen til fiskerne i årene under og efter besættelsen.

I København lyttede man med interesse til Esbjerg-fiskernes forslag, og resultatet blev, at der blev givet tilsagn om en større tildeling af brændselsolie til det forestående forsøgsfiskeri på Fladen grund, ca. 250 sømil nordvest for Esbjerg. At der var realiteter bag planerne blev yderligere understreget af, at direktøren for Biologisk Station, dr. phil. H. Blegvad tog med fiskerne ud på sildeekspeditionen.

De første rejser blev udført med kommunal garanti, men heldigvis lykkedes forsøgene på at gøre Danmark delagtig i fangsten af de enorme sildemængder i Nordsøen i en sådan grad, at der ikke blev brug for en øre af garantisummen. Det var iøvrigt – efter hvad der siges – ikke en kommunegaranti, indenrigsministeriet ville have været særlig glad for at skulle godkende, hvis den var blevet aktuel, men eksemplet viser, at Esbjerg byråd havde samme ånd som fiskerne og også var parat til at ofre noget, fordi man troede på, at der kunne gøres noget til gavn for fiskeriet og dermed byen.

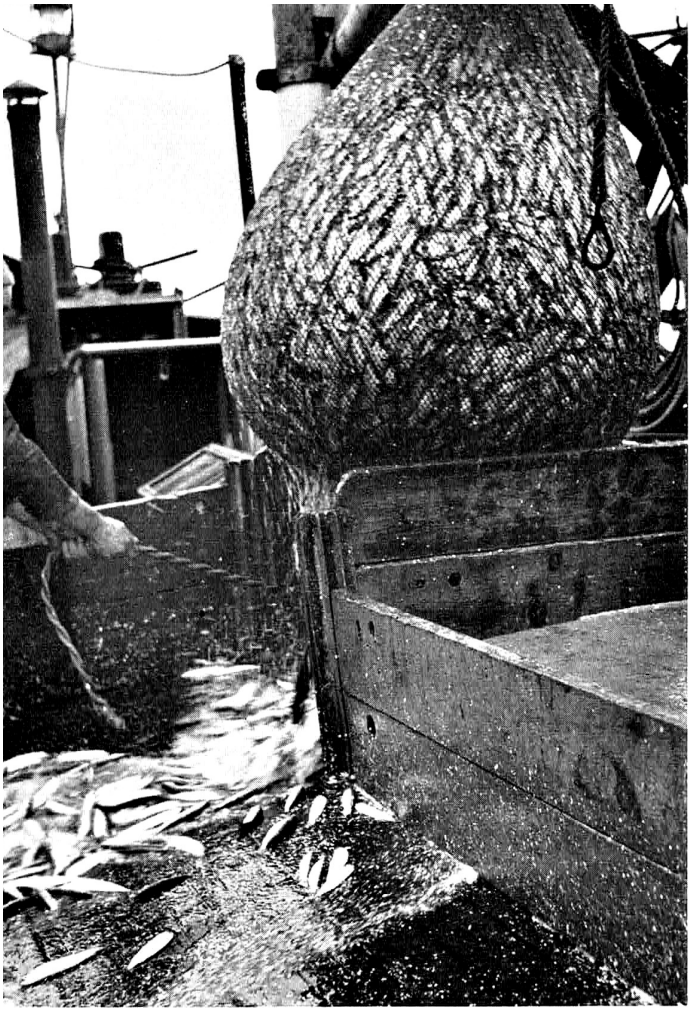
Hvad de færreste havde turdet håbe, blev nu til virkelighed: Esbjergfiskernes forholdsvis små fartøjer – i



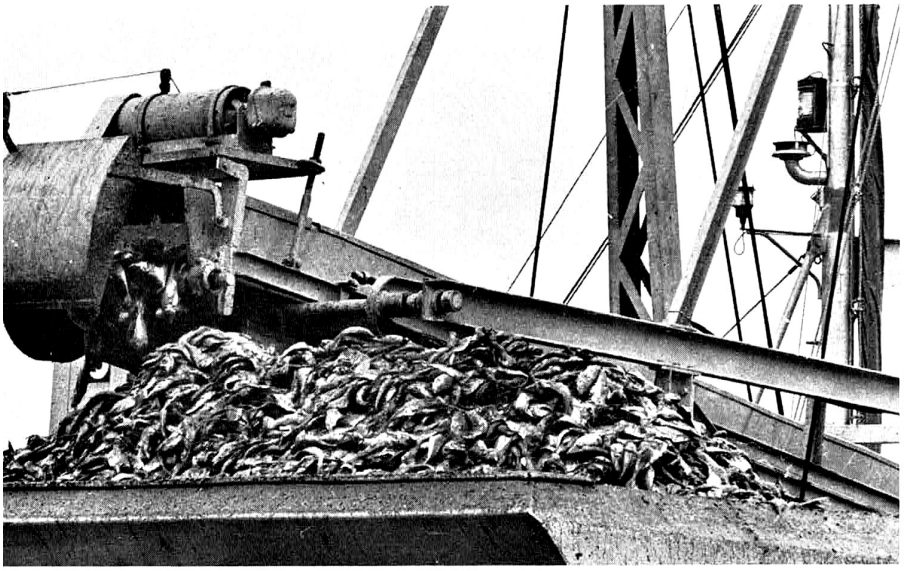


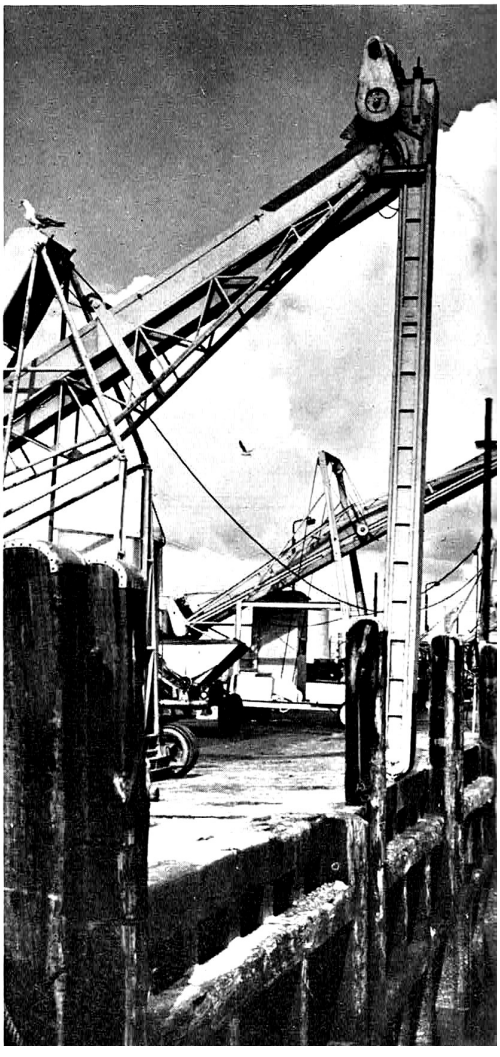


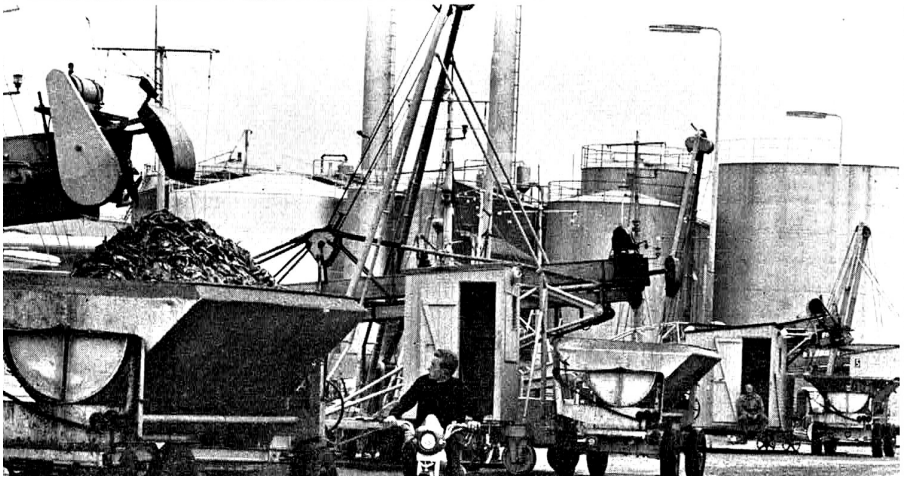
Sildekutter til havs.













Andelssildeoliefabrikken ved 5. bassin. – I forgrunden ses kajerne med sildekranerne.

hvert fald sammenlignet med sildeloggerne – kunne også bruges i jagten på sildestimerne i Nordsøen. Samtlige sildekuttere fik på disse forsøgsrejser overmåde tilfredsstillende resultater. De nåede i havn, lastet med værdifulde sild, og snart efter var der hvert år et par hundrede kuttere, der i august-september hængte snurrevoddet til side og fik trawlene frem for at deltage i fiskeriet efter den fine, fede høstsild.

Signalet var givet til en tiltrængt udvidelse af fiskemulighederne. Fiskernes forhåbninger syntes at slå til, og i Esbjerg havde man allieret sig med et konsortium af fiskeeksportører, som aftog silden til en fast pris. Der blev kun fanget store konsum-sild, hvoraf de første blev saltet på dækket, mens fiskerne isede de sidste, således at man kun fiskede en dag eller to på hver tur.

←

Industrifiskeriet: »Et løft« på 1000–1500 kg bringes om bord. – Nederst ses lossekranerne i funktion. Tipvogne bringer fangsterne videre til sildeoliefabrikkerne. – I Esbjerg blev der i 1965 landet 251 millioner kg industrifisk til en samlet værdi af 61,4 millioner kr.

## Den første fabrik

Trods den gunstige start må det erkendes, at fiskeriet efter konsumsild aldrig slog helt igennem. Fangsterne var udmærkede, men priserne var det ømme punkt, og efter at toppen var nået med 3,5 mill. kg konsum-sild i 1947, gik det ned ad bakke. Det var tydeligt, at der måtte forsøges noget helt nyt.

Løsningen blev fundet – og en kombination af dristighed, mod, forudseenhed og held var baggrunden for, at spiren lagdes til det, der i dag er blevet til de store sildeoliefabrikker på havnen og det store silde-fiskeri, der er baseret på denne industri.

En dag, da fiskerne lå og lossede sild, kom et stort dollargrin kørende ind på fiskerihavnen, og ud steg et par islændinge, som med interesse kiggede på sildene i kasserne. Det var fine sild – men hvorfor ikke bruge dem til olie? blev der spurgt. Resultatet blev, at der førtes en forhandling mellem fiskerne og det islandske firma. Derefter købte man et brugt sildeoliemaskineri i Tyskland og startede andelssildeoliefabrikken i august 1948. Anlægget havde i starten en meget lille kapacitet. 100 tons sild i døgnet kunne fabrikken klare, men det var heller ikke hensigten, at den skulle producere mere end højst nødvendigt. Fiskerne håbede, at de ved at levere til fabrikken kunne undgå bundpriser for konsumsild, og deres inderste håb var vel, at fabrikken ikke ville få alt for meget at bestille, idet dette ville være udtryk for, at markedsforholdene var tilfredsstillende, både med hensyn til afsætning og priser.

I begyndelsen koncentrerede fabrikken sig om de sild, der ikke kunne bruges til konsum-saltning, sild, der var skøre eller beskadigede, men disse tilførsler var for små til at udgøre et rentabelt grundlag for en sildeoliefabrik – og Esbjerg-fiskeriet befandt sig omkring 1950 i en alvorlig krise. Man var på vej ind i en ny tid med en helt afgørende omlægning af fiskeriet, men mange hindringer skulle endnu ryddes af vejen, inden den rette balance blev fundet. Fiskerne begyndte at levere sild til sildeoliefabrikken, Esbjerg kødfo-



Sildehaj.

derfabrik og Århus Oliemølles fabrik, men distancen til og fra Fladen grund var så stor, at industrifiskeriet fortsat ikke lønnede sig.

Samtidig gik det katastrofalt tilbage for konsumfiskeriet.

## Hjælpen var nær

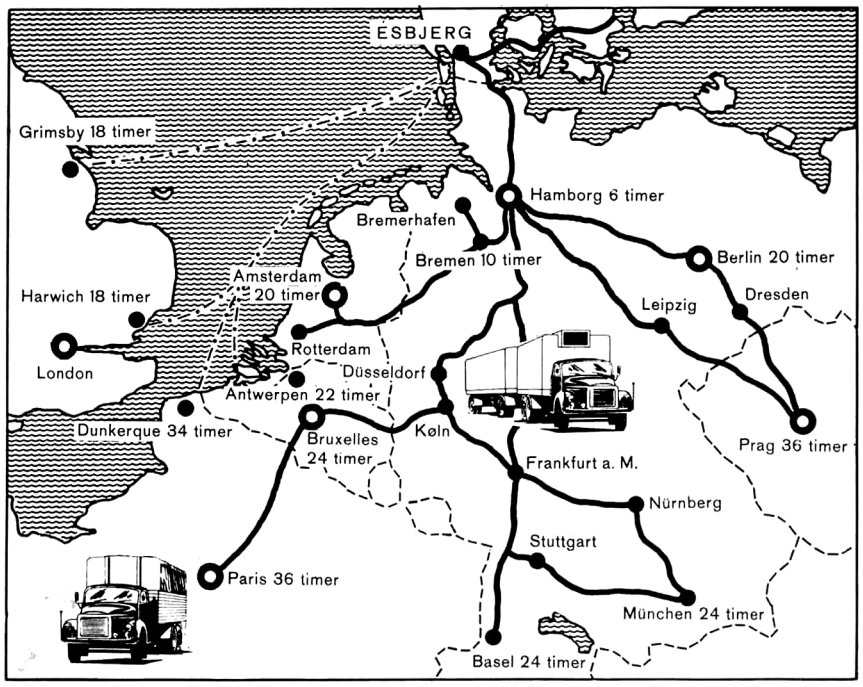
Her kom sildefundene i Blødenområdet i 1950 som lys i en mørk nat. Fiskeriet foregik stadig først og fremmest på Fladen grund, men et par Esbjerg-fiskere ville lige prøve at sætte et træk omkring Bløden for at finde sild til agn på tun-krogene. De syntes, at de kunne „lodde sild" – uden iøvrigt at have moderne redskaber – og det viste sig, at der var sild, mange sild endda. Det var små havsild, som ikke egnede sig til konsum, men de var meget fede og olieholdige. Til sildeolieindustrien var de særdeles brugbare.

Det stod hurtig klart, at der var gjort et fund, som kunne få vidtrækkende konsekvenser, og det følgende forår, 1951, begyndte et sildefiskeri, der fuldstændigt ændrede billedet fra de foregående år, idet ikke mindre end 31,5 mill. kg industrisild landedes i Esbjerg. Til sammenligning kan nævnes, at der i 1948 kun tilførtes 1,3 mill. kg industrisild.

## »Clupea«s indtog

Så begyndte besværlighederne påny. Da der var så mange sild, at kutterne kunne fyldes på en dag i Blødenområdet 70 sømil ude, kunne fabrikken ikke følge med. Den kunne kun klare 100 tons i døgnet, og gode råd var dyre. Bløden-sildene strømmede ind til havnen i en sådan mængde, at de endog blev losset op i gården ved fabrikken, og til sidst blev man nødt til at kaste dem ud i havet igen.

Situationen vakte opsigt i ind- og udland, og en dag blev Esbjerg-fiskerne ringet op af en norsk ingeniør, som fremsatte tilbud om at udleje en flydende fabrik, der havde været i Marokko. Det var gået dårligt, og Esbjerg-fiskerne kunne nu chartre denne fabrik for at få kørt sildene igennem. Den norske ingeniør gik med til at købe sildene til en nærmere fastsat pris, og mens der i København forhandledes om enkeltheder, nærmede fabriksskibet sig Esbjerg. Da fiskerne nåede hjem næste dag, lå „Clupea" allerede uden for Esbjerg, og dagen efter indledtes fabrikationen. Der kom påny gang i afsætningen af industrisild, endda til en fornuftig pris, og dette samarbejde fortsatte gennem tre somre, mens byen sukkede under sildelugten!




Kølebiler fra Esbjerg transporterer fiskeriprodukter til store dele af Europa.

I 1953 begyndte fiskeriet efter tobis, der i maj, juni og juli på en særdeles heldig måde supplerede sildefiskeriet. Det første helt store tobis-år var 1956. Der blev her landet godt 65 mill. kg tobis, næsten halvdelen af årets samlede industrifiskeri i Esbjerg.

Fremgangen for industrifiskeriet gjorde det hurtigt nødvendigt med udvidelser af andelssildeoliefabrikken, der er udbygget fra en kapacitet på 100 tons i døgnet i 1948 til en kapacitet på 2.250 tons i døgnet i jubilæumsåret. Fabrikken regnes blandt verdens største indenfor denne industri.

## Udsving under krisen

Hele strukturen i Esbjergs fiskerihavn ændredes. Det er ofte – og med rette – blevet sagt, at industrifiskeriet reddede Esbjergs fiskerflåde fra ruin.

Et par karakteristiske tal fra omlægningsårene viser situationens alvor:

I 1949 blev der landet for ca. 44 mill. kr. konsumfisk, dels i Esbjerg, dels af Esbjerg-både i England. I 1950 var det tilsvarende tal faldet til ca. 31 mill. kr., en så voldsom nedgang, at 1950 for alvor blev et kriseår, hvilket også stemmer med den katastrofestemning, der herskede inden for erhvervet dette år, hvor priserne på brugte fartøjer nærmede sig ophugningsværdien.

Industrifiskeriet rettede op på forholdene. Værdien af industrifangsterne steg gradvis fra 1 mill. kr. i 1951 til 16 mill. kr. i 1954, og derefter oplevede man i resten af 50'erne en højkonjunktur, der kulminerede i 1959. De samlede fangster i Esbjerg indbragte dette år 80 mill. kr., hvortil kom, at Esbjerg-både landede for ca. 4,8 mill. kr. direkte i England.

I 1960 begyndte en ny periode med kriser og vanskeligheder. Efter det foregående års topresultater måtte man notere et voldsomt tilbageslag: Landingerne i Esbjerg havde kun givet 60 mill. kr. I England blev der dette år landet for 9,1 mill. kr. af Esbjerg-kuttere.

Den nye faktor, som forstyrrede billedet, var Peru, som for alvor trængte igennem med sin store kapacitet in-

denfor sildeolieindustrien i 1959. Virkningen var enorm også for Esbjerg-fiskeriet. Priserne faldt. Sildemelspriserne halveredes fra 1959 til 1960. Fra et niveau på 1,40 kr. pr. kg dansk mel, nåede man ned på cirka det halve, og industrifisk til normalt 25–26 øre noteredes til halv pris. Det var dårlige år fra 1959 til 61.

I dag er priserne gledet ind i et mere acceptabelt leje, men eksemplet viser, hvor følsomt fiskerierhvervet er overfor udsving i fangstresultaterne, både herhjemme og i udlandet.

## Op og ned

Bestandigt går det op og ned – nøjagtigt som under kutternes gyngende ture til fiskepladserne i al slags vejr. Det er et held, at Esbjergs fiskerflåde har fået bredde. Undertiden er det konsumfiskeriet, som svigter, både hvad fangst og værdi angår; til andre tider kniber det for industrikutterne – men det samlede resultat af alle disse bevægelser er en jævnt stigende kurve.

I 1965 blev der landet 284 mill. kg fisk i Esbjerg til en samlet værdi af 125 mill. kr.

36 pct. af det totale danske fiskeri, målt i kg, var dermed landet i Esbjerg.

I værdi udgjorde disse fangster 22 pct. af det samlede danske fiskeri.

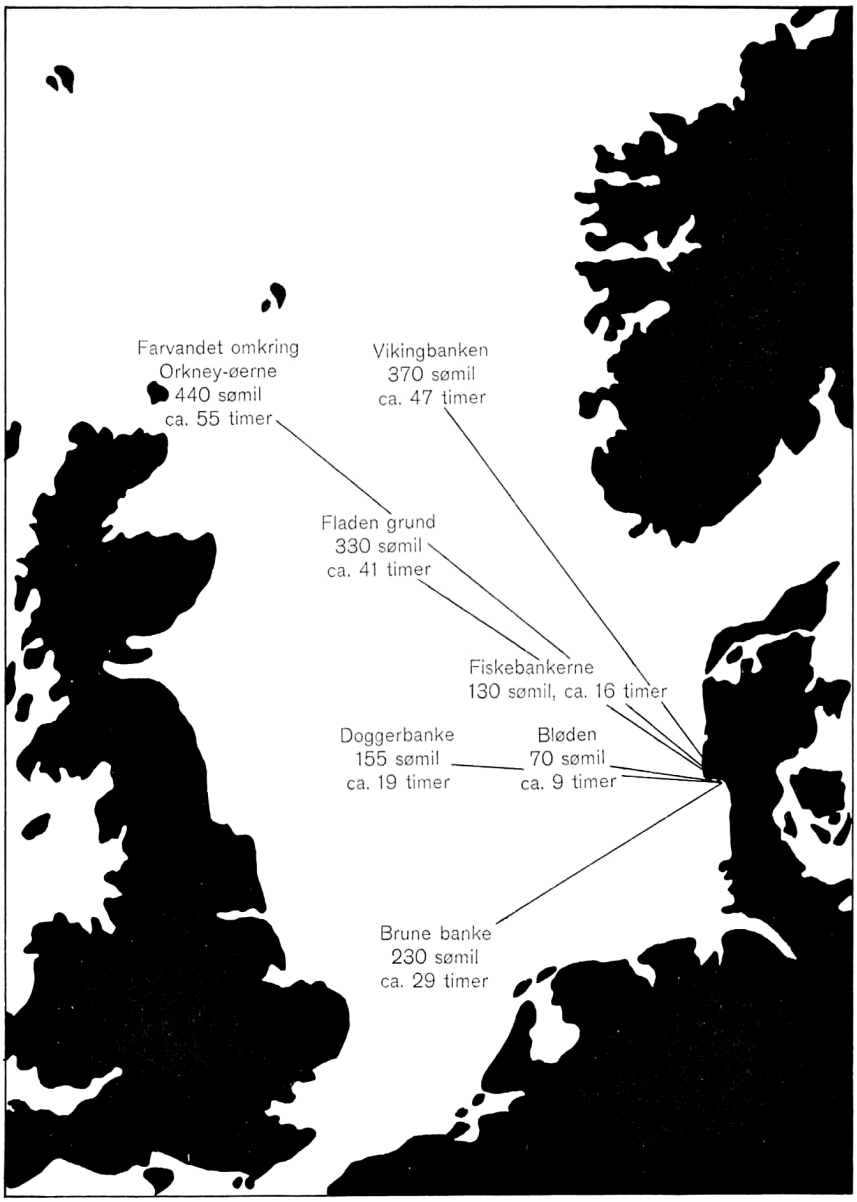
## Forsøgsfiskeri ved Grønland

Esbjerg-fiskerne kommer vidt omkring under fiskeri. Nordsøen er den daglige arbejdsplads, men kutterne når også frem til fjerne fangstpladser, Grønland, Island, Barentshavet, Afrika og Sydamerika. I flere tilfælde er der øvet en bemærkelsesværdig pionérindsats.

Det store forsøgsfiskeri ved Grønland i årene 1948–50 er et af eksemplerne. Fiskeskipperne Kaspar Myrup, Chr. Venø og Knud Schrøder startede i maj 1948 til Grønland med seks kuttere, udstyret med fiskeredskaber, som ikke tidligere var anvendt i det grønlandske fiskeri. Der blev gjort forsøg med snurrevod, hajgrejer, trawl, flydetrawl, fiskeruser og bundgarn. Målet var at udvide fiskeriet i samarbejde med grønlænderne og udnytte bankernes rige fiskeforekomster, suppleret med et betydeligt indenskærsfiskeri på den grønlandske vestkyst. Det blev en banebrydende indsats. Bundgarnsfiskeriet, som Esbjerg-fiskerne grundlagde og i tre år oplærte grønlænderne i, har siden fået stor udbredelse og er blevet en afgørende indtægtskilde for de grønlandske fiskere. Økonomisk blev forsøget imidlertid en kostbar affære for Esbjerg-pionererne.

Direktør Claus Sørensen, Esbjerg, stod bag oprettelsen af Det grønlandske fiskerikompagni, ligeledes i 1948, og producerede de første frosne fiskeriprodukter i Grønland, rejer og torskefiletter. Denne virksomhed er siden fulgt op med anlæg af store fryserier og en filetfabrik i Napassoq ved Sukkertoppen.

Grønland og Esbjerg-fiskeriet vil blive bragt ind i endnu en sammenhæng, hvis Den Kongelige Grønlandske Handel vælger Esbjerg som den havn, der skal videreekspedere de grønlandske produkter til kontinentet og England. Esbjerg havn har det væsentlige plus, at den er isfri og ligger i den korteste sejlafstand fra Grønland.




Esbjerg-fiskerne færdes over hele Nordsøen, og enkelte kuttere kommer længere ud end de fangstpladser, der er vist på denne skitse. Afstandene i sømil er omtrentligt angivet, idet de enkelte pladser omfatter meget store områder.

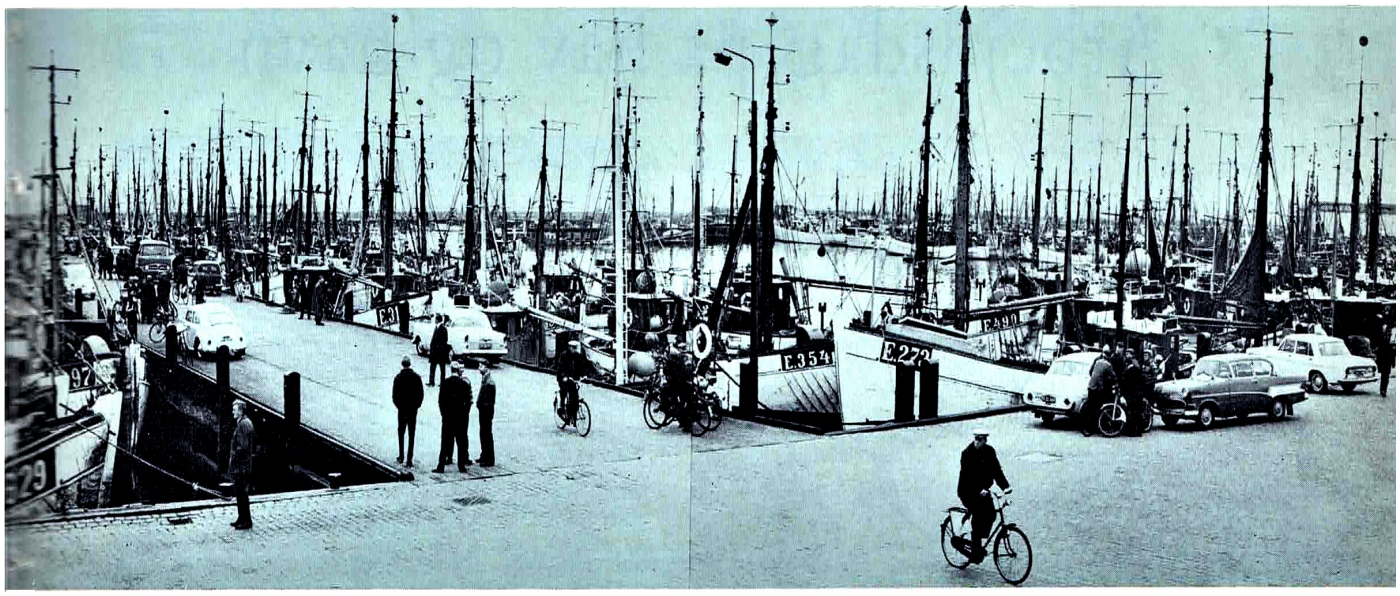
# Fiskeriets i Esb

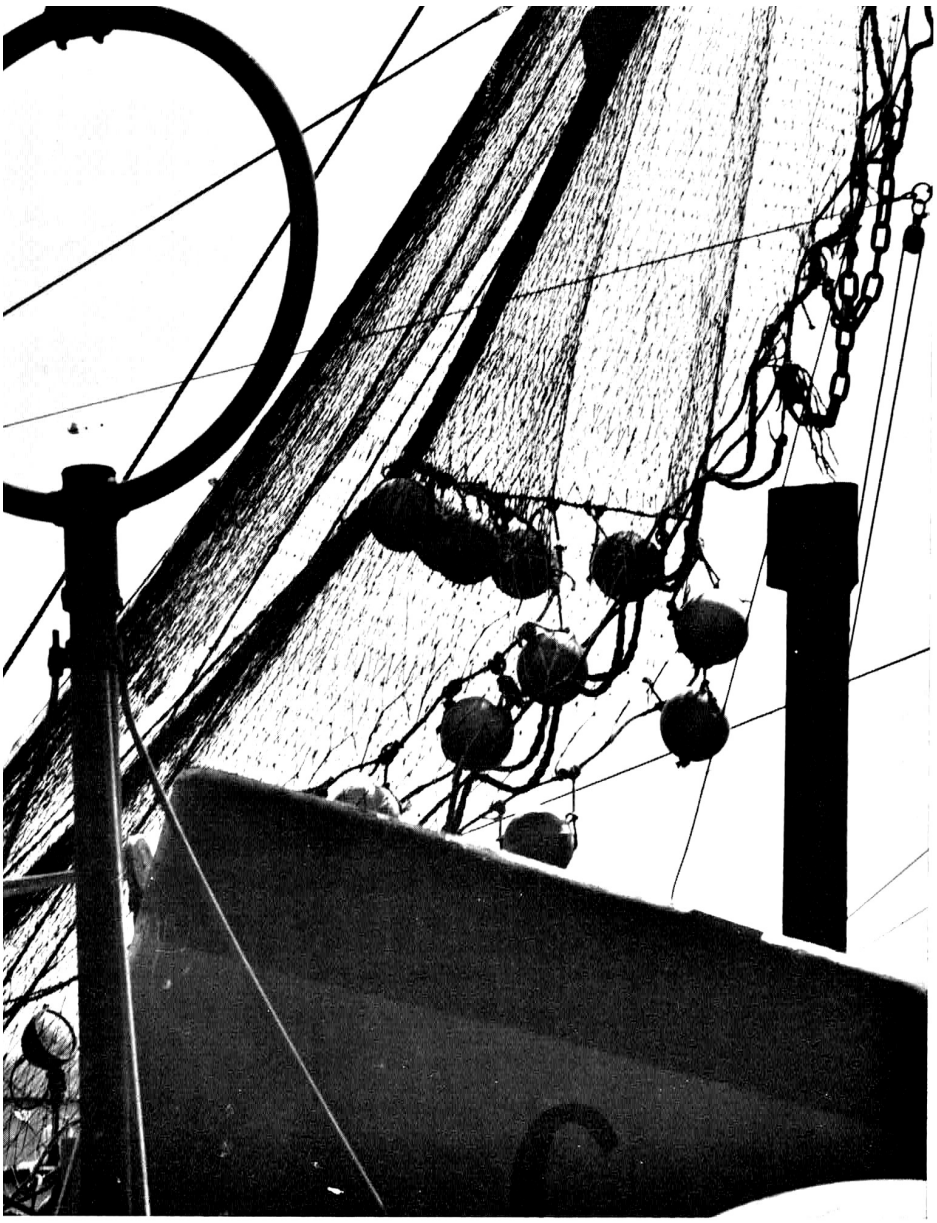
- 1872: Første dæksbåd kommer til Esbjerg, ført af Lambert Sørensen, Hjerting.
- 1886: Første fiskerihavn bygges. – Første snurrevodfartøj kommer til Esbjerg.
- 1892: Esbjerg fiskeriforening oprettes.
- 1899: Første fiskerbåd med fast skrue.
- 1900: Fiskerikontrollen kommer.
- 1905: De første stopmaskiner installeres.
- 1909: Ny fiskerihavn med tre bassiner påbegyndes.
- 1912: Esbjerg-fiskerne repræsenteres i Dansk fiskeriforenings hovedbestyrelse.
- 1914: Verdenskrigen bryder ud. – Flere kuttere minesprænges i krigsårene.
- 1916–18: Det store kullerfiskeri.
- 1922: De første fiskeauktioner.
- 1924: Fiskeauktionshallen tages i brug.
- 1929: Redningsdamperen »Vesterhavet« stationeres i Esbjerg.
- 1934: Esbjerg-fiskerne forlader Dansk fiskeriforening og indtræder i den nydannede Vestjysk fiskeriforening.



# udvikling
# bjerg

- 1937: Forsøgsfiskeri med trawl i Nordsøen.
- 1938: Redningsskibet »F. V. Mortensen« afløser »Vesterhavet«.
- 1939: Esbjerg-fiskeriet standses ved krigsudbruddet i Europa. – Genoptages nogle måneder senere. – Flere fartøjer går tabt ved minesprængninger.
- 1945–46: Forsøgsfiskeri ved Fladen Grund efter konsumsild.
- 1948: Forsøgsfiskeri ved Grønland. – Industrifiskeriet begynder. – Første etape af Andelssildeoliefabrikken.
- 1950–52: Krise for konsumfiskeriet. – Store sildefund i Bløden-området til industriformål. – Industrifiskeriet tager fart.
- 1953: Tobis-fiskeriet indledes.
- 1957: De første stålkuttere indregistreres.
- 1959–61: Kriseår for industrifiskeriet på grund af svigtende sildemelspriser.
- 1964: Fiskerihavnens 5. bassin og ny bedding tages i brug.
- 1966: Opførelse af ny fiskeauktionshal påbegyndes.





Trawl til tørring. – I forgrunden et pejleapparat.

*De arbejdstimer og normer, der er karakteristiske for virksomheder på landjorden, kendes ikke på Nordsøkutterne. Fast løn og »40 timers uge« lader sig ikke realisere. I dette afsnit skildres fiskeriets arbejdsvilkår, uddannelsesforhold m. v., og der gøres i korte træk rede for, hvad der sker med fangsterne, lige fra rensningen om bord på kutterne til de industrielt prægede processer på havnens virksomheder.*

# Arbejdsdag på hav og havn

## Uddannelse

Uddannelsen af fiskerne er i de senere år blevet lagt i mere faste rammer. De unge oplæres i høj grad gennem erfarne kollegers råd og vejledning under arbejdet på havet, men for at blive fører af en kutter må den unge fisker tage eksamen som skipper. Det kan ske på Esbjerg skipperskole, der siden starten i 1904 har uddannet over 1.500 elever. De to vigtigste uddannelsesgrene på skolen er kystskippereksamen, der giver ret til at føre mindre fartøjer i et begrænset område, og sætteskippereksamen, der giver certifikat til større fartøjer.

Stor betydning tillægges en række kursus, der er oprettet under aftenhøjskolen og Vestjysk specialarbejderskole. Fiskerne kan her gennemgå specialundervisning i navigation, motorlære, radiobetjening, reparation af redskaber m. v.

Fiskernes sociale forhold er blevet forbedret på en lang række punkter. Særligt må det fremhæves, at alle aktive fiskere mod et årligt kontingent på 10 kr. til Esbjerg fiskeriforening kan blive gruppelivsforsikret og derigennem sikre en hjælp til familien, hvis ulykken skulle ske. Satserne er i øjeblikket 10.000 kr. til en enke og 2.000 kr. til hvert barn under 20 år. Nævnes må også ATP-ordningen og sygelønsforsikringen.

Esbjerg-fiskerne har deres egne

skibsforsikringer, Esbjerg gensidige skibsforsikring og skibsforsikringen Union. På havnen er der desuden en filial af Forsikringen af Danske Fiskefartøjer. Fiskerne har også egne indkøbsforeninger til materiel og udrustning.

## Sikkerhed og risiko

Fiskeriet er et farefuldt erhverv, og der er truffet mange foranstaltninger til en forbedret rednings- og sikkerhedstjeneste. På statens bedding, der har fået nye arealer efter indvielse af fiskeribassin nr. 5, skal kutterne helst til eftersyn to gange om året, så man kan være sikker på, at materiellet er i orden.

Fyr- og vagervæsenet har en stor opgave, og det samme gælder redningsskibene „F. V. Mortensen" og „Vestkysten", der begge opererer i Nordsøen. Der er nu lagt køl til to nye skibe, det ene til afløsning af „F. V. Mortensen" i Esbjerg.

Gennem Blåvand radio får fiskerne stor støtte, både i det daglige arbejde og under redningsaktioner. Også flyvevåbnet er indsat i redningstjenesten med eftersøgningsfly og helikoptere.



Redskaberne efterses på vej til fiskepladsen.

## Dyrt at få eget fartøj

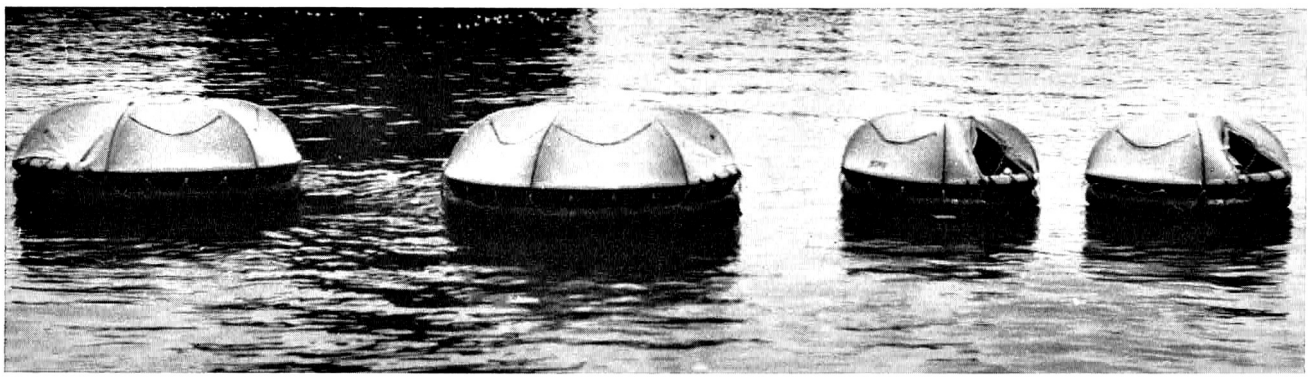
Det er dyrt at anskaffe og udruste en Nordsøkutter. Fartøjer på omkring 50 tons er almindelige i fiskerihavnen, og de koster over 600.000 kr., leveret fra værftet. Til gengæld er de kuttere, der i dag udgør kernen i Esbjergs kutterflåde, særdeles veludrustede.

Mange af dem er bygget i Esbjerg. På havnen er opstået en række skibsbyggerier, og der er rigeligt at gøre overalt. Esbjerg har således fået endnu en vigtig industrigren – som en direkte følge af fiskeriet.

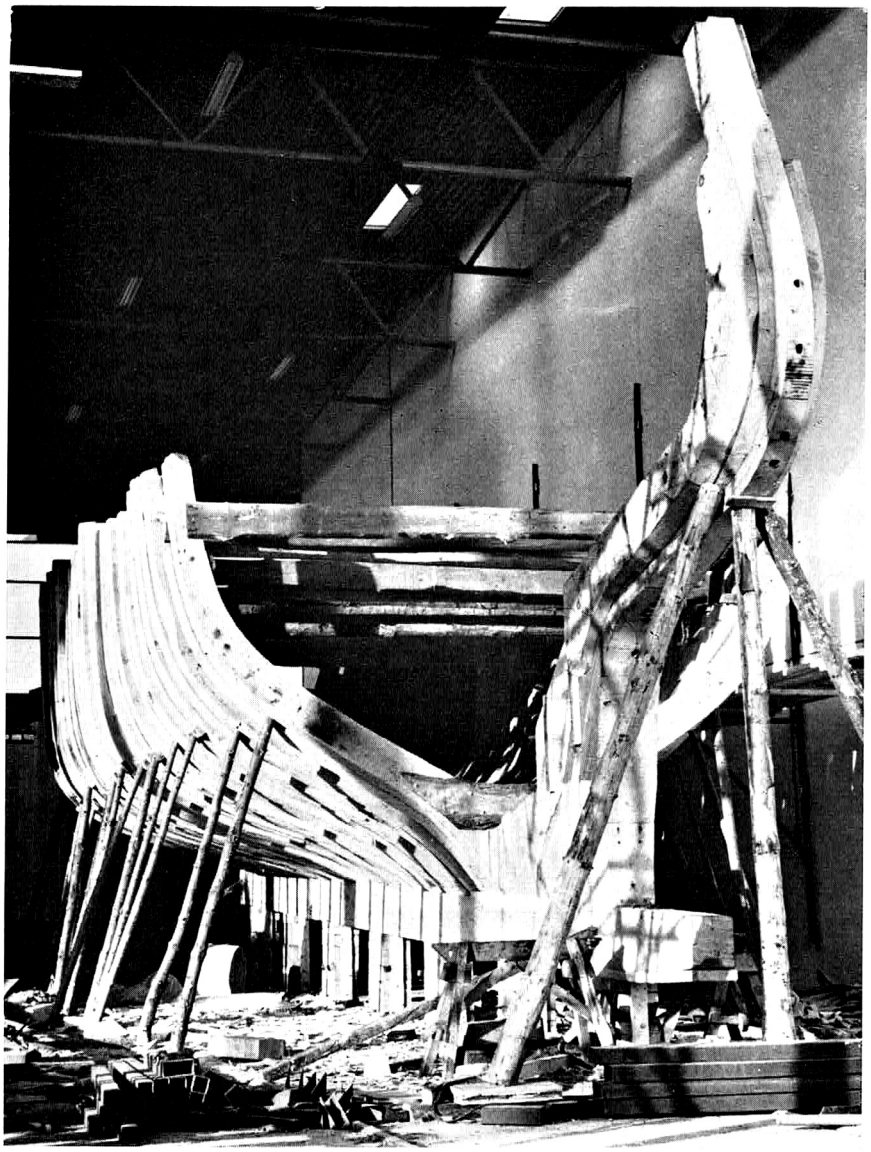
Kutterne udstyres, så mandskabet, trods trange pladsforhold, kan have det så behageligt som muligt, og maskinkraften udvides fortsat.

Moderne navigationsmidler er taget i brug. Radio og samtaleanlæg hører med på veludrustede kuttere. Decca er et navigationsmiddel, som har fået stor betydning, og radar er ved at vinde indpas.

Blandt midlerne til at finde frem til fiskeforekomsterne har ekkoloddet og fiskeluppen været til uvurderlig nytte. Fiskerne har sparet mange timers forgæves søgen, takket være disse opfindelser.



De åbne redningsbåde er afløst af overdækkede gummiredningsflåder, som automatisk pustes op, når de kastes ud i havet. Disse flåder har allerede reddet mange menneskeliv.



Kutter under bygning.

Redningsudstyret er forbedret. De åbne redningsbåde er i løbet af 60'erne afløst af overdækkede gummiredningsflåder, som er blevet obligatorisk tilbehør. Disse flåder har allerede reddet mange menneskeliv.

Lad os engang se, hvad det koster at blive ejer af en Nordsø-kutter.

Der kræves dygtighed og økonomisk sans af den unge, som ønsker at blive selvstændig skipper. Med en opsparet kapital på 15 pct. af byggesummen, kan fiskerne låne de øvrige 85 pct., først og fremmest gennem Fiskeribanken, men en udbetaling af denne størrelse vil for mange være et problem, og fiskeriet skal iøvrigt ikke svigte alt for ofte, hvis skipper og mandskab skal have tålelige økonomiske vilkår.

Skemaet nederst på siden viser priserne på nybygninger i slutningen af 1966. Der er tale om anslåede beløb. Specialønsker med hensyn til motorkraft og udstyr kan ændre beløbene ganske væsentligt.

### Arbejdspladsen uden stopur

Livet på en Nordsø-kutter adskiller sig fra samtlige arbejdspladser på landjorden, ikke blot ved arbejdets art, men ved hele tilrettelæggelsen og aflønningssystemet. Alle, lige fra skipperen til besætningens yngste medlem, får en betaling, der svarer til kutterens udbytte, et enestående lønsystem, som er noget helt specielt for danske fiskere. 50 pct. af udbyttet, efter at de såkaldte „forlods udgifter" er fradraget, går til dækning af kutterens omkostninger, mens resten deles mellem skipper og mandskab med en bestemt procentsats, der afhænger af, om der er 3, 4 eller 5 mand om bord, f. eks. 18 pct. til skipperen, 14 pct. til bedstemanden, 11 pct. til trediemanden og 7 pct. til yngstemanden.

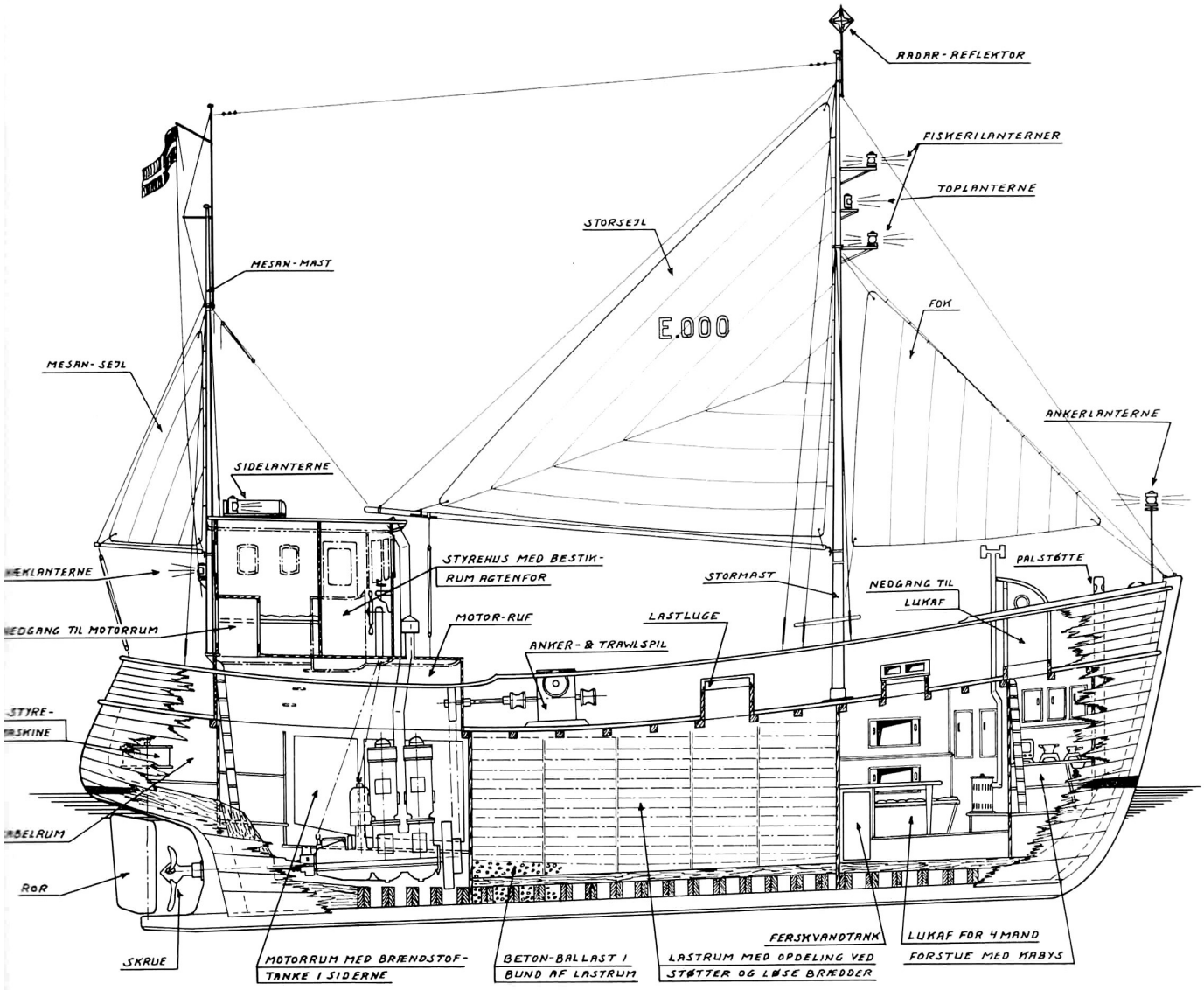
Det hele foregår stilfærdigt og uden mange ord. En mand søger hyre. Skipperen siger: – Du kan få så og så mange procent, og derefter sejler man ud. Er man ikke tilfreds med den nye, får han sin andel udbetalt, når rejsen er forbi, hvorefter skipperen siger: – Du må godt tage dig en anden hyre – og dermed er den sag overstået.

Bryder den nye sig ikke om forholdene, siger han, når han får sin afregning: – Ja, nu må du godt tage en anden mand. – Fastere er forbindelsen ikke, men oftest ser man de samme fiskere tage med samme kutter, rejse efter rejse.

Klargøringen af kutterne sker med

| | 30 tons | 35 tons | 40 tons | 45 tons | 50 tons | 60 tons |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. | kr. |
| Skrog | 230.700 | 257.600 | 290.000 | 324.800 | 360.600 | 421.100 |
| Motor | 49.000 | 49.000 | 63.300 | 69.100 | 145.000 | 176.600 |
| i HK | 120/140 | 120/140 | 180/200 | 200/240 | 210/230 | 280/310 |
| Spil | 14.000 | 14.000 | 14.000 | 19.000 | 23.000 | 23.000 |
| Tanke | 6.000 | 7.000 | 8.000 | 10.000 | 13.000 | 14.000 |
| Galger | — | — | — | 4.000 | 4.000 | 4.000 |
| El-anlæg | 14.000 | 15.000 | 16.000 | 17.000 | 18.000 | 20.000 |
| Lysmaskine | — | — | — | 8.500 | 8.500 | 8.500 |
| Radio + storno | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 | 15.000 |
| Ekkolod + fiskelup | 11.000 | 11.000 | 11.000 | 11.000 | 11.000 | 11.000 |
| Hvalbak | — | — | — | 11.000 | 11.000 | 11.000 |
| I alt | 339.700 | 368.600 | 417.300 | 489.400 | 609.100 | 704.200 |

Snit gennem en ca. 50 brt. Nordsøkutter af traditionel type (trækutter). – Mange nyere fartøjer udstyres med bakdæk (overbygning af forreste del af dækket), og med større dækshus agter. En del større fartøjer bygges med lukaf agter under dækket med direkte adgang herfra til dækshuset, hvor kabys og messe (spiseplads) indrettes. Ved sejlads til og fra fiskepladsen begrænses således færdsel på dækket.
Tegning: Skibsinspektør P. Skjølstrup Nielsen, Esbjerg.



omhu. Der er – som en fiskeskipper udtrykker det – endnu ikke supermarkeder på Dogger banke, og både materiel og proviant skal kunne klare en rejse, der måske bliver længere end forudset på grund af vejrforholdene. Kutterne fyldes op med is, ca. 10 tons til industrifiskeri, ca. 25 tons til konsumfiskeri, og provianten skal kunne strække til 14 dage, mens der helst skal være petroleum og olie til ca. 3 uger.

På fangstpladserne foregår fiskeriet normalt, mens det er lyst. Man begynder tidligt om morgenen og fortsætter så længe som muligt. De arbejdstimer og normer, der er alfa og omega for virksomheder på landjorden, kendes ikke på Nordsøkutterne. Alle tager fat i bevidstheden om, at deres andel stiger i takt med fangstens størrelse og kvalitet.

Alle om bord ved nøjagtigt, hvad de skal tage sig af. Skipper er den ledende kraft. Han overvåger alt. – Bedstemanden „kommanderer" med trediemanden, som lader „øretæverne" gå videre til yngstemanden og kokken. Arbejdsfordelingen er effektiv, men det forhindrer ikke, at man taler sammen om tingene, før vigtige beslutninger træffes.

Maden om bord er både velsmagende og af varieret sammensætning, hvilket de mange færdigretter har øget mulighederne for. Fiskerne forstår at tilberede særdeles god mad, trods den snævre plads. Der spises en let frokost, mens middagen som regel indtages om aftenen. Kokken laver den, mens de øvrige hiver på det sidste træk. Der spises både kød og fisk. Fryseskabene har skabt gode muligheder for opbevaring, og en god, saftig bøf er ikke at foragte, selvom man befinder sig oppe eller nede midtvejs mellem Danmark og England.

## Omhyggelig behandling

Danmark har i udlandet ord for at levere fisk af meget høj kvalitet, og grundlaget herfor skabes allerede om bord på kutterne, idet en fisk, der ikke behandles godt i de første timer, efter at den har forladt sit rette element, aldrig vil blive en førsteklasses vare, hvad man så siden gør ved den i land.



Snurrevod under indhaling.

Når man får trækket ind, samles fiskene i kurve, så de ikke ødelægges ved at glide frem og tilbage på dækket. Undermålsfisk kastes tilbage i havet, og de øvrige fisk bliver derefter renset omhyggeligt. Fiskerne skal have fat i hver eneste rødspætte og torsk. Blod og indvolde fjernes, og derpå foretages en grundig skylning. Fiskene anbringes derefter på is i lasten. Lag efter lag dækkes med is. Der skal være sikkerhed for, at fiskene er helt friske, når kutteren når i havn. Tilførslerne til Esbjerg, der har over halvdelen af de samlede danske rødspættefangster i Nordsøen, består nu udelukkende af slagtede og ispakkede fisk.

## Ingen ben »i den gale hals«

Fiskene sælges i fiskeauktionshallen, hvor opkøberne er mødt frem for at skaffe den råvare, der har fundet så mange anvendelsesmuligheder.

Mens man tidligere måtte nøjes med salg af ferske varer, saltede varer eller røgede varer, har den moderne næringsmiddelindustri udviklet nye produkter, der er velsmagende og tilberedt på en måde, så folk ikke behøver at frygte for at få „et ben i den gale hals". Netop denne skræk har afholdt mange fra at spise fisk. Mange viger tilbage for at tage en rødspætte med hjem til middagsbordet, fordi de, efter hvad de selv siger, ikke bryder sig om fisk. De samme er ofte begejstrede tilhængere af rødspætte-filetter . . . !

Der afsættes stadig fersk, iset fisk med ben, både til det danske marked og udlandet. Når fiskene er købt på auktionen, køres de til pakhuset, hvor de pakkes i eksportkasser og forsynes med is. Takket være et veludbygget system af kølevogne kan fersk, iset fisk fra Esbjerg være fremme i en række europæiske lande i løbet af få timer – en afgjort gevinst for kvaliteten. Vesttyskland er Danmarks vigtigste mar-



Arbejde i fred og ro – langt til havs.

ked for fisk og fiskeriprodukter, men der afsættes også store partier i England, Sverige, Benelux-landene, Frankrig, Schweiz og Italien.

Eksporten af fersk fisk var i mange år grundlaget for konsumfiskeriet, men i årene efter 2. verdenskrig skete der en omlægning, idet man begyndte at udnytte køle- og fryseteknikken. Hidtil havde man arbejdet med fisk, der blev opkøbt levende. Nu fandt man frem til, at havslagtede fisk, som opbevares på is i kutterne, er af fuldt ud ligeså god kvalitet.

### Fra filetfabrik til forbruger

På filetfabrikkerne i Esbjerg er rødspætter, torsk, ising og kuller de vigtigste fiskesorter. Der behandles også andre fisk, men i mindre kvanta.

Arbejdsgangen ser i hovedtrækkene således ud:

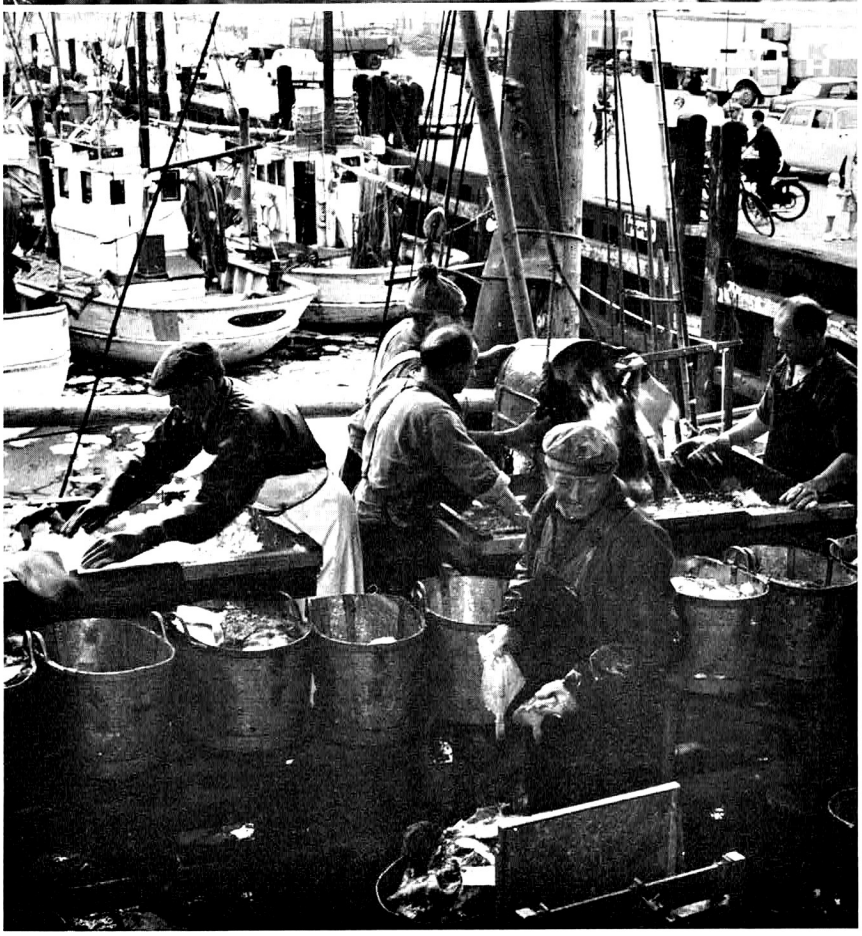
Fra auktionshallen transporteres fiskene til filetfabrikkerne på trucks, og de bliver grundigt skyllet, hvorefter de går til filettering. Det sker stadig ved håndkraft mange steder, men moderne filetteringsmaskiner er også taget i brug.

Filetskærerne er klædt i hvide kitler. Alt arbejde udføres under strenge hygiejniske forskrifter. Det hele sker behændigt og hurtigt. Med nogle få snit kan filetskæreren fjerne ben og skind, og kødet bliver pæny skyllet og vasket, således at ethvert spor af ben og blod er fjernet.

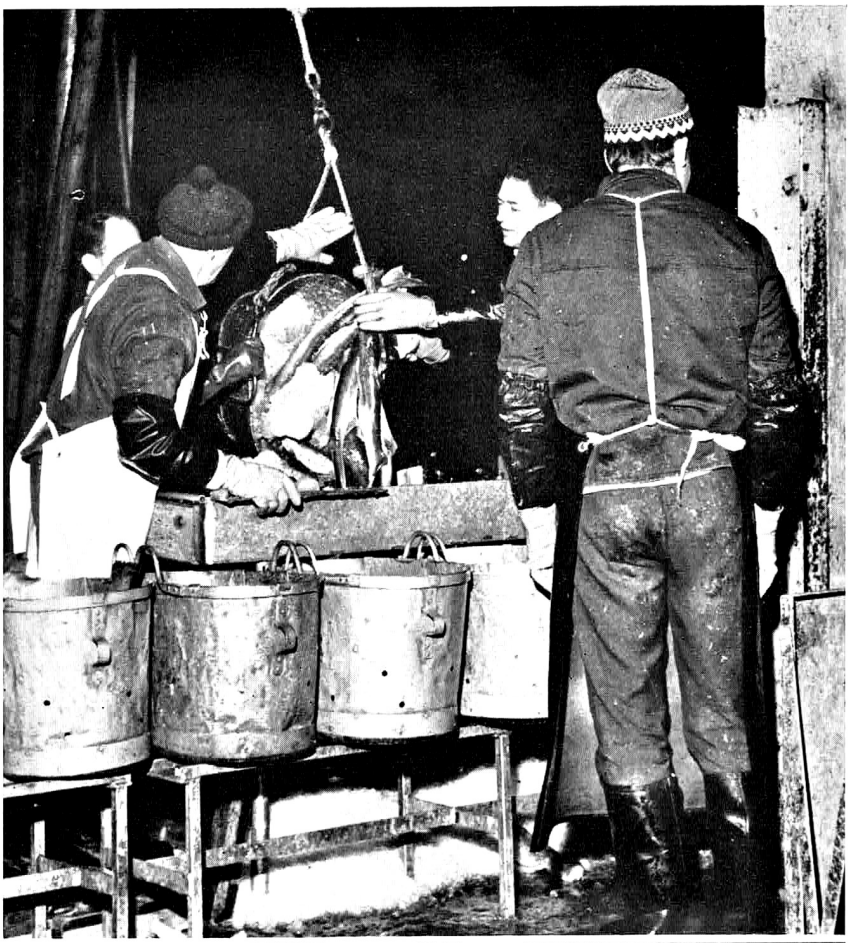
Næste led i produktionen er pakning i enten konsumpakninger til direkte salg i forretninger eller i institutionspakker, som afsættes til hospitaler, kantiner, hoteller m. v. Varerne anbringes i kontaktfrysere, der har temperaturer ned til minus 40 grader. Nedfrysningen sker i løbet af en time, og filetterne kan derefter sendes til fryselageret.

Arbejdet præges af tempo fra først til sidst. Fisk, der er købt på auktionen kl. 7 om morgenen, kan være fremme på kølelageret samme dag, og disse varer har derfor stor holdbarhed.





Snurrevodkutter hiver »løftet« ind med rødspætter og torsk.
Losning af konsumfisk ved auktionshallen.





Fra fryselageret, der har temperaturer på minus 25–30 grader, distribueres filetterne til aftagere i ind- og udland. Mange af pakkerne ser festlige og farvestrålende ud. Der samarbejdes med kunderne, således at emballagen passer til de enkelte landes smag.

Overalt i levnedsmiddelindustrien går tendensen i retning af varer, som husmoderen umiddelbart kan benytte i husholdningen. Det skal være nemt. Det skal gå hurtigt, og filetfabrikkerne søger at imødekomme dette forbrugerønske. Man er begyndt at producere panerede varer, rødspætter og torsk, som kan tages lige fra pakken og koges eller steges uden optøning.

På Esbjerg havn er der også produktion af fiskekonserves. Esbjerg hermetikfabrik blev opført på et meget tidligt tidspunkt. Allerede i 1919 skabtes denne specialvirksomhed indenfor næringsmiddelindustrien, og der beskæftiges i dag op mod 100 ansatte. Der fremstilles alt i helkonserves: Fiskeboller, torskelever, torskerogn, makrel, tun, sardiner og torskeleverpostej.

Når fiskene er afleveret på hermetikfabrikken, rengøres og koges de, og efter tilberedning gennem en række processer lægges de i dåser under opfyldelse af strenge hygiejniske krav.

Interessen for fiskekonserves er stærkt stigende, og produktionen er på 4–5 år mere end fordoblet. Varerne afsættes først og fremmest til hjemmemarkedet, men eksporten er ved at få øget betydning.

Der gøres et stort arbejde for, at dansk fiskeri kan bevare sit ry for kvalitet. Gennem fiskerikontrollen føres der tilsyn med virksomhederne og fangsterne, der landes ved auktions-

←

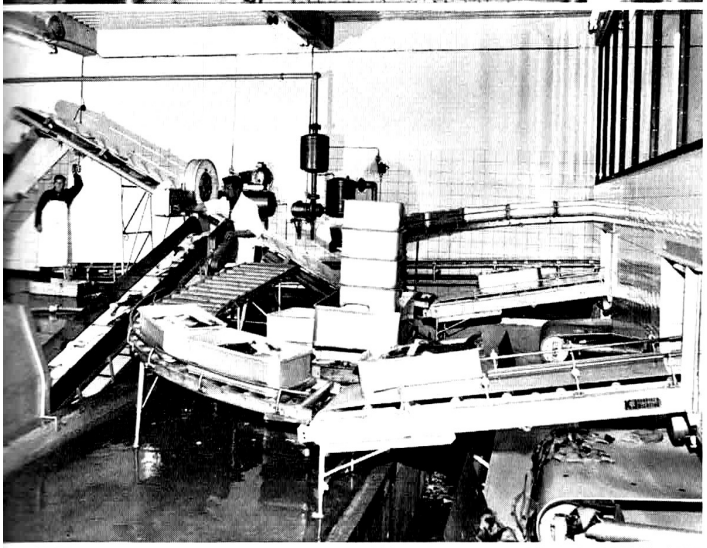
Fangsten er nu losset op fra kutterne, og så går det løs i fiskeauktionshallen, hvor der på få timer sælges fisk for store beløb. I Esbjerg blev der i 1965 landet 33 millioner kg konsumfisk til en samlet værdi af 64,3 millioner kr., heraf rødspætter for 41,2 millioner kr. og torsk for 17,5 millioner kr.

→

På filetfabrikkerne skylles fiskene grundigt og sendes derefter til filettering, som kan ske på maskine eller ved håndkraft. Begge metoder vises i denne serie fra filetfremstillingen. Efter forarbejdningen i fabrikken går varerne til pakning og dybfrysning og sendes til kølelageret.





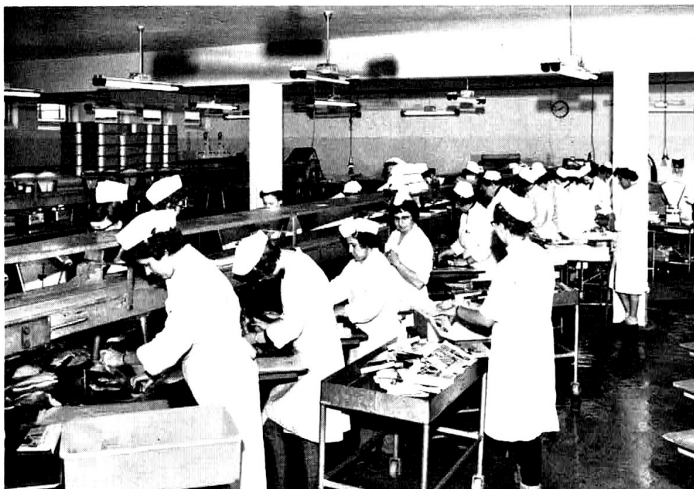




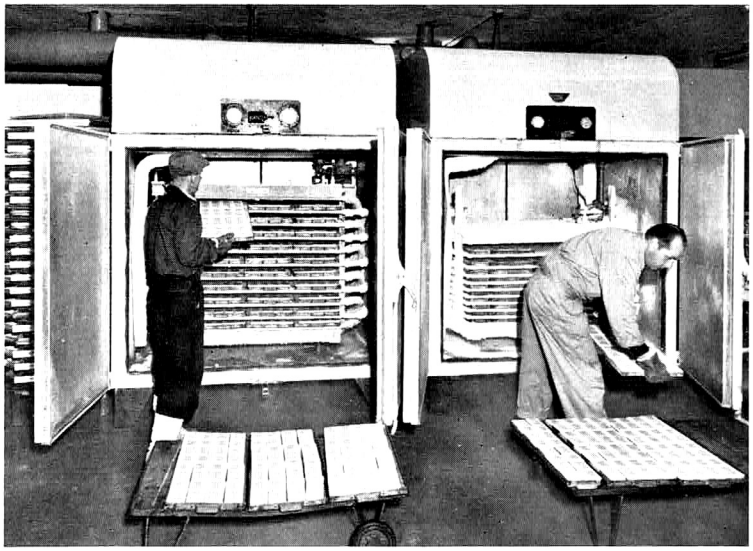












Varerne dybfryses i løbet af en time. Fra fryselageret distribueres filetterne til aftagere i ind- og udland.

hallen, og der skrides ind, hvis reglerne ikke er nøje overholdt.

### Landets største fiskeauktionshal

Som et led i ombygningen og moderniseringen af Esbjerg havn, skal den nuværende auktionshal, der er over 40 år gammel, erstattes af en ny hal, der er mere end dobbelt så stor. Den eksisterende hal er 16 meter bred og 200 meter lang, mens den planlagte hal bliver 32×255 meter og dermed landets største. I forbindelse med hallen opføres en kontorbygning med et samlet areal på godt 900 m². Hallen skal udformes, så 18 kuttere kan losse på samme tid, og der planlægges moderne hjælpemidler, såsom kraner, trucks, transportbånd m. v. Opførelsen af hallens første etape er indledt.

Esbjergs fiskere og fiskeeksportører ser frem til, at den nye hal bliver færdig. Den vil lette arbejdet for alle parter.

Den gamle auktionshal vil blive revet ned, efterhånden som det nye byggeri skrider frem. Gavlen flyttes etape for etape, mens den nye bygning rykker ind på den gamle bygnings plads.

### Værdifuld olie og mel af sild og tobis

Mens kutterne med konsumfisk afleverer deres fangster ved fiskeauktionshallen til en levnedsmiddelproduktion af høj standard, udføres der i en anden del af havnen et arbejde, der er af stor økonomisk betydning – men knap så lækkert. Ingen behøver at lede længe for at finde frem til 4. og 5. bassin, hvor „industrikutterne" lægger til. Sildelugten er ikke til at tage fejl af . . .

Fangsterne, der landes her, bruges ikke til menneskeføde. Specielle kraner losser sildene over i tipvogne, som bringer lasten videre til sildeoliefabrikkerne.

Landingerne er tildels årstidsbestemte og består først og fremmest af sild, tobis, hvilling, sperling og blandinger heraf. Undtagelsesvis forekommer der fangster af knurhaner, makrel og andre fiskesorter. Af disse fisk kan der fremstilles værdifuldt proteinholdigt mel og en fortrinlig olie.

Industrifiskens vej gennem fabriksmaskineriet:

Fra lagergruberne føres fisken af et transportanlæg til kogerne, hvor den udsættes for høje temperaturer i en halv times tid, mens den langsomt transporteres henimod dobbeltskruepressere, som presser den olieholdige vædske ud af den kogte fiskemasse. Denne vædske ledes til centrifugerne, der fraskiller olien, som derpå føres til fabrikkens tankanlæg.

Den overskydende vædske – limvandet – føres til inddampningsanlægget, hvor vandet dampes fra. Der opstår herved et produkt, den såkaldte Fish Solubles, som indeholder 50 pct. tørstof. Denne vare sælges særskilt som tilskudsfoder eller forædles yderligere ved en trykforstøvningsproces i fabrikkens spray-anlæg. Der opstår her et pulveragtigt produkt, som kun indeholder 3–4 pct. vand og under 1 pct. fedt.

Tørstoffet eller pressekagen, der forlod dobbeltskruepressen, føres gennem de roterende tørretromler, som er forsynet med damprør. Her tørres den pressede fiskemasse, og efter en formaling i mølleriet passerer melet henover en kraftig magnet, som tilbageholder alle jernholdige genstande. Melet bliver derefter fyldt i sække på lageret.

Fiskemelet, som indeholder 70–80 pct. protein, er et værdifuldt fodermateriale, som anvendes til kvæg, svin, fjerkræ, mink, ørreder m. v. Det giver en god foderbalance i forhold til vægtforøgelsen og er billigt. Vitaminindholdet er forbløffende højt, især B-vitamingruppen, og der findes desuden en del vigtige mineraler og salte.

### Sildeolie til margarine

Sildeolien anvendes hovedsagelig til margarinefremstilling. Ligesom for melets vedkommende eksporteres størstedelen af produktionen. Ved yderligere processer kan smag, lugt og farve fjernes fuldstændigt, således at man får en helt klar og ren olie.

Andelssildeoliefabrikken har en samlet døgnkapacitet, der svarer til 2.250 tons råfisk. I 1965 modtog fabrikken 200.000 tons råfisk, hvilket er det højeste tal, der er nået i fabrikkens historie.

Fabrikkens omsætning var i samme tidsrum 85 mill. kr.

Der fremstilledes 31.000 tons mel, 10.000 tons olie, 8.000 tons Fish Solubles og 3.600 tons spray-mel.

Ved normal drift beskæftiger fabrikken ca. 150 mand.

Virksomheden er et andelsselskab, som består af 292 andelshavere. Ved starten i 1948 var der 54 fiskeskippere som andelshavere. Kun kutterejere, der fisker til fabrikken, kan blive medlemmer af selskabet. Det er således fiskerierhvervets egne folk, der ejer fabrikken. De deltager i forhold til den ilandbragte fiskemængde i fordelingen af fabrikkens overskud.

Endnu to virksomheder deltager i sildeolieproduktionen. Det er A/S Vestjysk sildeolieindustri og fiskemelsfabrikken „Vesterhavet". De to fabrikker har en kapacitet på henholdsvis 300 tons og 450 tons pr. døgn.

På andre fabrikker fremstilles fiskeensilage af småsild.

Også affaldet fra filetfabrikkerne kan anvendes til nyttige formål. Der kan heraf fremstilles foder til ørred og mink.



Parti fra fiskerihavnen med Andelssildeoliefabrikken i baggrunden.

## Fiskeriets betydning

Skønt Danmark som fiskerination ikke hører til de store, har fiskeriet en ret fremtrædende plads i vort erhvervsliv, og eksporten af fisk og fiskeprodukter er i høj grad med til at skaffe den fremmede valuta, som er en livsbetingelse for vort råstoffattige land.

Fiskeriet finder sted fra et stort antal større og mindre pladser langs kysterne, men har i nogle ganske få bysamfund fået en særlig vigtig plads. De største af disse er Esbjerg, Skagen og Hirtshals, men også i Thyborøn, Hvide Sande, Frederikshavn, Strandby, Grenå og Hundested er fiskeriet af grundlæggende betydning for erhvervslivet, og det vil i virkeligheden sige for disse bysamfunds eksistens.

Der er en væsentlig forskel i disse byers struktur.

Hirtshals og Skagen er som Thyborøn og Hvide Sande rene fiskeribyer, hvor erhvervslivet næsten udelukkende er baseret på fiskeri.

Anderledes er det med byer som Esbjerg, Frederikshavn og Grenå, der har haft et andet udgangspunkt.

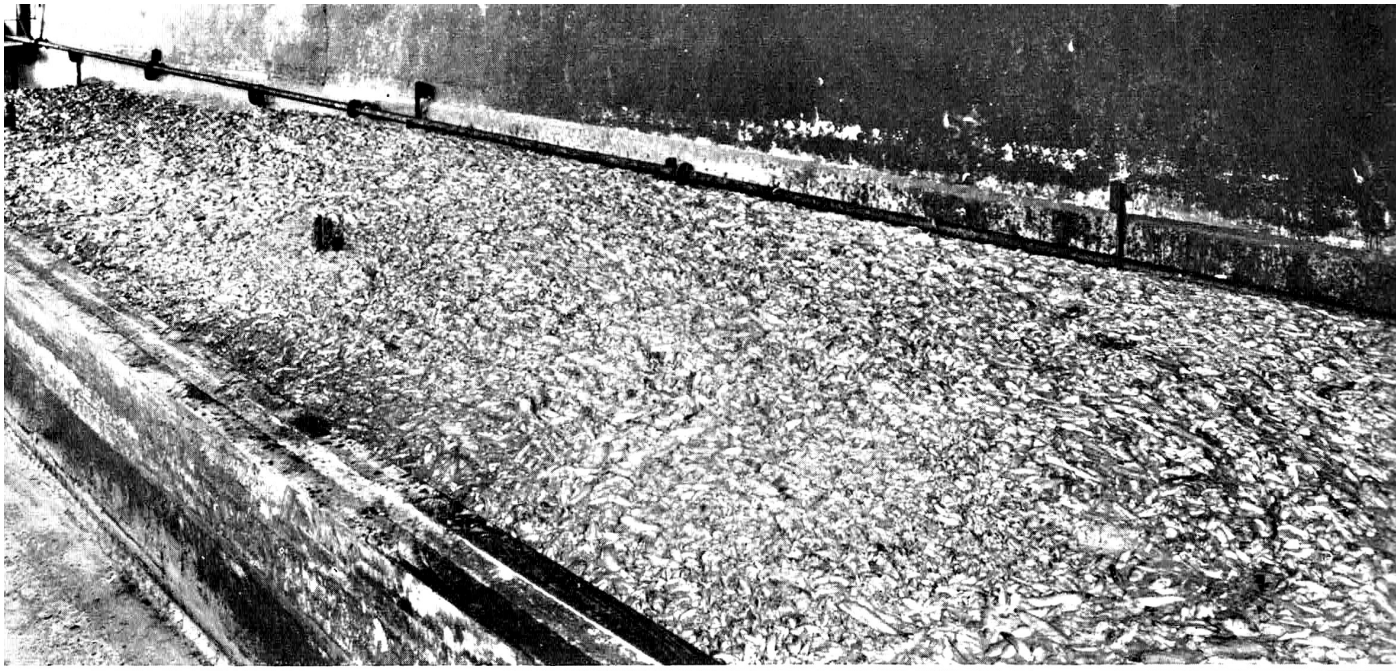
Esbjerg er således oprindeligt anlagt med henblik på landets eksport. Først senere kom fiskeriet til, og på det tidspunkt var andre grene af et erhvervsliv allerede godt udviklet.

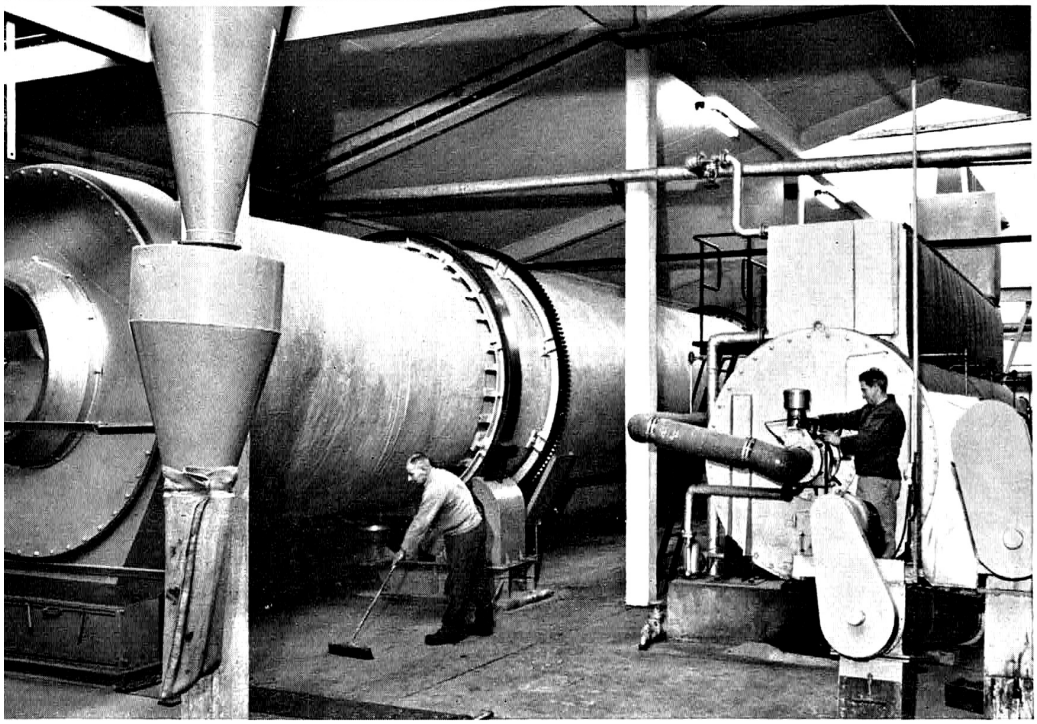
Når Esbjerg alligevel i første halvdel af dette århundrede blev så kraftigt præget af fiskeriet, er forklaringen, at fiskeriet ekspanderede overraskende hurtigt og i nogen grad voksede de andre erhverv over hovedet i en årrække.

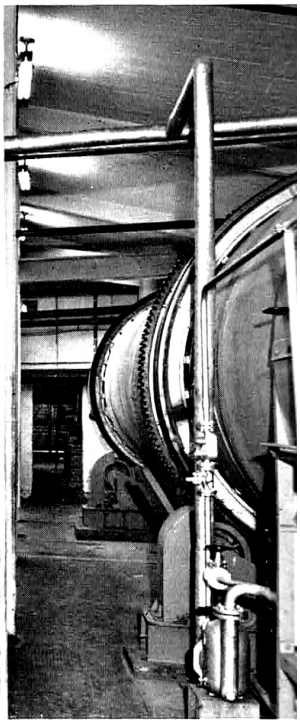
Iøjnefaldende er det også, at så mange af vore vigtige fiskeribyer, Esbjerg, Hirtshals, Thyborøn og Hvide Sande er resultater af en bevidst planlægning. I disse tilfælde har man på den bare strand for statsmidler sat noget særdeles levedygtigt i gang. Det samme vil nok ske i Hanstholm og Havneby.

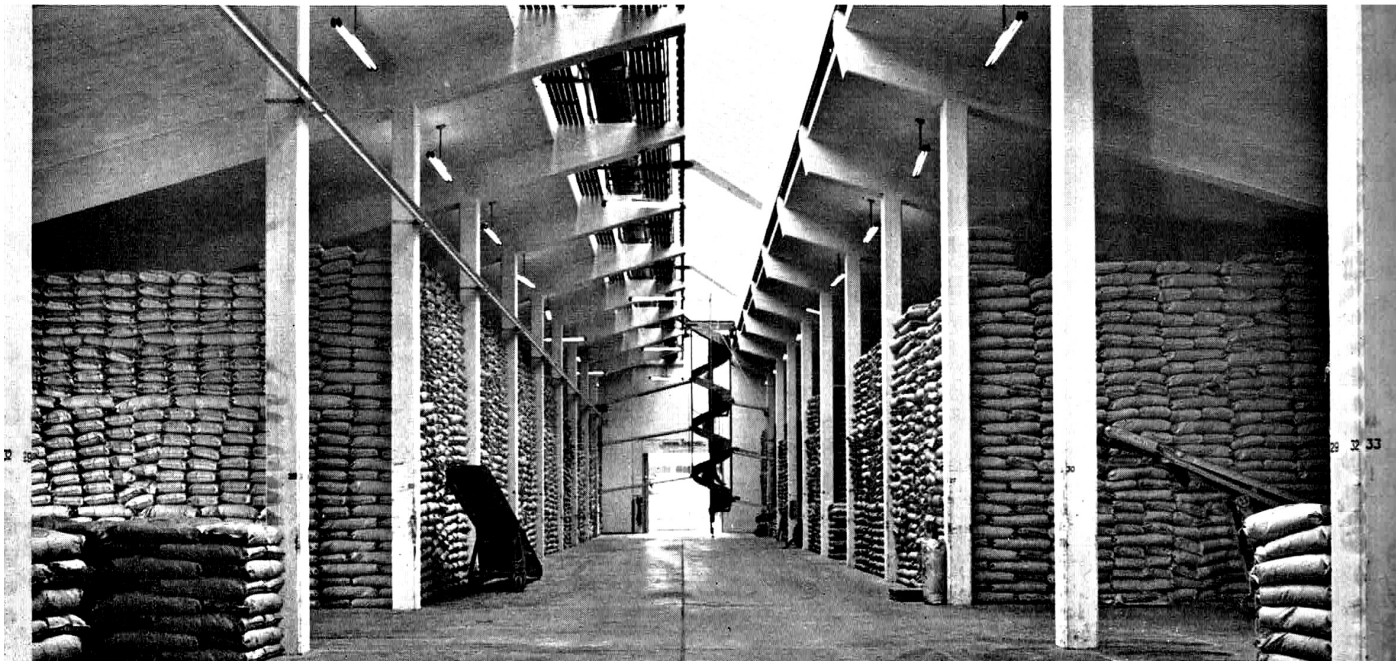
## Bredere udviklingsgrundlag

Landingerne i fiskerihavnen i Esbjerg har gennem årene været udgangspunkt for aktivitet på mange felter, og det vil stadig være sådan, at gode og dårlige tider på havnen vil kunne spores andre steder i byen. Selvom fiskeriets









Sildeoliefabrikationen er baseret på en højt udviklet teknik. Billederne viser et par af processerne. Øverst føres fiskene med transportanlæg til kogerne. Det midterste billede viser et par af de store tørretromler, og nederst ses et glimt af lageret.

←

relative betydning måske er faldende, fordi andre erhvervsgrene er gået frem, er fiskeriets absolutte betydning stadig meget stor.

I Esbjerg undersøgtes i 1960 fiskeriets betydning for bysamfundet på grundlag af bl. a. skattevæsenets oplysninger om lønudbetalinger i perioden 1948–58. Undersøgelsen viste, at mellem en trediedel og halvdelen af det private erhvervslivs lønudbetalinger direkte eller indirekte stammede fra fiskeriet, herunder skibsbyggerier, vodbinderier, sildeoliefabrikker, filetfabrikker, rebslagerier, jern- og metalvarefabrikker, håndværksvirksomheder, skibsproviantering og transportfirmaer.

I de senere år er der sket en stærk industrialisering i Esbjerg. Nye industrivirksomheder er kommet til og har givet byen et bredere udviklingsgrundlag, og samtidig har forretningslivet og transporten, først og fremmest via trafikhavnen, haft et betydeligt opsving. Transport af danske landbrugsvarer til England via kølecontainere på Esbjerg havn er et karakteristisk eksempel.

Fiskeriet har i alt dette bevaret sin stilling som en af byens økonomiske grundpiller, men udbygningen af de øvrige erhverv har været til gavn for bysamfundet. Økonomien er mindre sårbar overfor kriser i fiskeriet, og denne stabilitet kommer også fiskerne til gode.

## Hvad vil havet bringe Esbjerg?

Ved 50-års jubilæet i Esbjerg fiskeriforening i 1942 kendte man ikke de store sildeoliefabrikker, der i dag er blandt havnens mest markante virksomheder, og filet-fremstillingen var ikke effektiv som i dag.

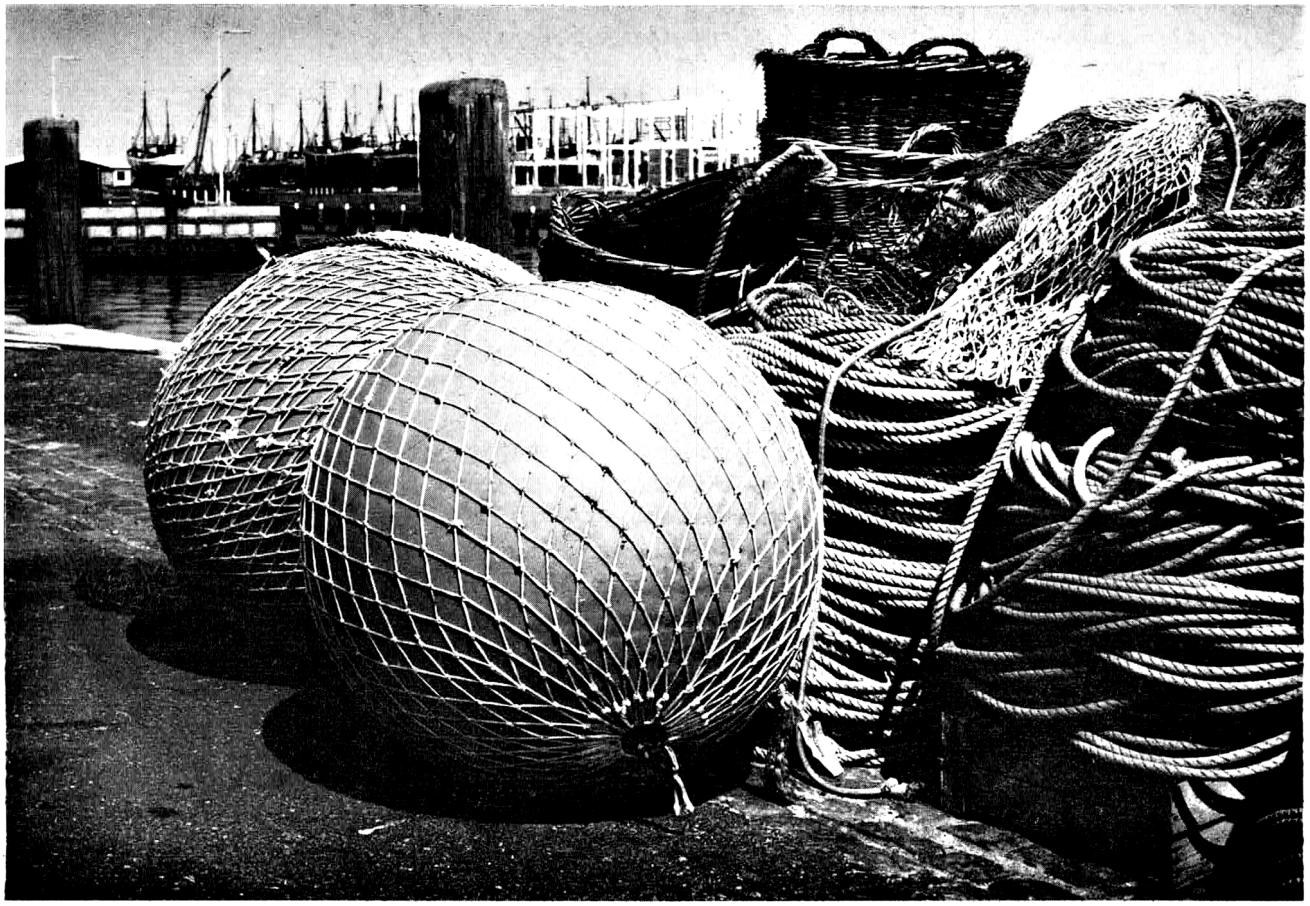
Meget har forandret sig på 25 år. Hvad bliver det næste?

Bliver det fjernfiskeri ved Grønland i samarbejde med fryseskibe? Enkelte beskæftiger sig med denne tanke.

Andre mener, at svaret måske venter „lige om hjørnet", hvis det lykkes at få 40'ernes store konsum-sildefiskeri igang igen. Det var jagten efter disse konsumsild, som startede sildeolieeventyret – og siden er der så at sige ikke landet sild til konsumbrug i Esbjerg. Alt afleveres til sildeoliefabrikkerne!

Der er imidlertid opstået et stort marked for sild, og i modsætning til tidligere er det ikke fersk sild, man ønsker. Sildefiletteringsmaskiner vil kunne gøre silde-produktion rentabel. Efter manges mening er Esbjerg et godt udgangspunkt for et sådant fiskeri. Afstanden fra Esbjerg til Fladen grund, hvor de store sild fanges, er ikke større end afstanden fra de nordjyske fiskerihavne, og Esbjergs sydlige beliggenhed vil være et afgjort plus, når transportudgifterne til det sydlige udland skal beregnes.

Er ideen fra 40'erne stadig levedygtig? Det bliver spændende at se!





Kuttere på den gamle bedding.

# ESBJERGFISKERIET
## *i tal - tavler - tegninger*

Naturen og dygtige teknikere har i forening skabt de betingelser, der danner grundlaget for den dominerende plads, fiskerierhvervet indtager i „Danmarks port mod verden i vest".

Uden at forklejne andre erhverv kan man vel sige, at fiskerierhvervet har leveret de piloteringspæle, som byen hviler og bygger videre på, og dens trivsel og økonomiske vækst svinger i takt med det, fiskerflåden bringer i land fra en til tider stridbar nabo – Nordsøen.

### Antal fiskere

Af de ca. 13.000 personer, der her i landet i 1965 var beskæftiget ved fiskeriet som eneste erhverv, var ca. 1.850 eller 14 pct. bosiddende i Esbjerg.

I 1930 og 1941 var de tilsvarende procenter henholdsvis 9 og 12, hvorefter der er sket en jævn stigning.

Et ikke nærmere kendt antal fiskere fra landets øvrige fiskepladser benytter desuden Esbjerg som basishavn for fiskeri i Nordsøen.

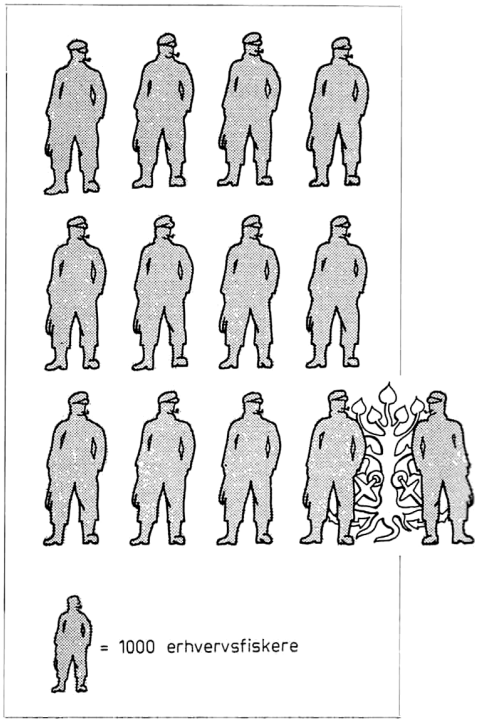
### Fartøjer

I tabel 1 er der for en årrække gjort rede for størrelsen af den i Esbjerg hjemmehørende flåde – antal fartøjer fordelt på de forskellige størrelser samt disses samlede tonnage, motorkraft og værdi.

Endvidere er udregnet den procentvise andel, hvormed disse fartøjer indgår i en totalopgørelse for hele landet.

Det fremgår heraf, at ca. ¼ af landets samlede tonnage til fiskeribrug er hjemmehørende i Esbjerg, samt at disses motorkraft repræsenterer ca. $^1/_5$ af den danske fiskerflådes totale antal HK.

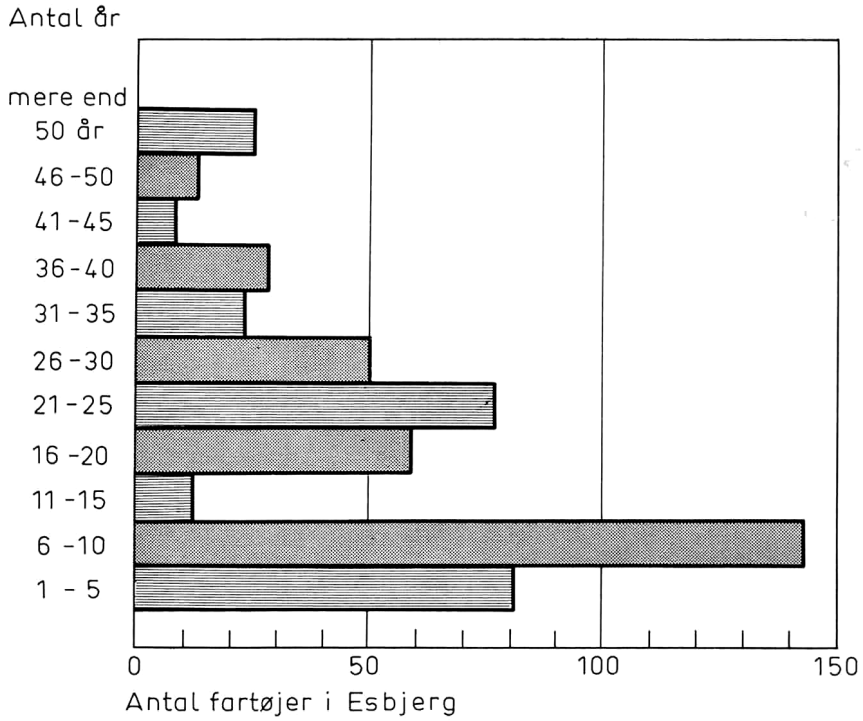
Fartøjsflådens værdi har til stadighed beløbet sig til ca. ¼ af den sam-




2 af 13 danske fiskere er hjemmehørende i Esbjerg.

lede kapital, der er investeret i danske fiskerfartøjer.

Den meget kraftige stigning i fartøjsværdien i de sidste 25 år skyldes dels den almindelige prisstigning, dels, at Esbjerg-fiskerne jævnligt fornyer deres fartøjer, således at man i dag har en forholdsvis ny og sødygtig flåde, hvilket fremgår af den grafiske figur I.




Figur I: Fartøjernes alder. – 80 af kutterne er indtil 5 år, og 140 er fra 6 til 10 år.

## Redskaber

Igennem en lang årrække har fiskeriet med snurrevod været den dominerende driftsform ved det fiskeri, der blev udøvet med Esbjerg som basis. En væsentlig grund hertil var, at fiskeriet efter fladfisk – især rødspætter – udgjorde hovedparten af de landede fangster.

Påbegyndelsen af nye fiskerier efter sild, tobis m. v. har imidlertid medført, at nye driftsformer – især trawl – har fundet indpas.

Den skematiske opstilling i figur II over Esbjerg-fiskernes samlede redskabsværdi samt den procentvise fordeling på snurrevod, trawlredskaber og andre redskaber illustrerer denne udvikling.

For yderligere at uddybe den nævnte ændring i driftsformerne er der i figur III givet en oversigt over antallet af snurrevod og trawl i perioden 1952–1965.

En undersøgelse af Esbjerg-fiskernes samlede redskabsværdi i procent af hele landets viser en stigning fra 1 pct. i 1910 til 4 pct. i 1930 og 8 pct. i 1950, hvorefter der ikke er sket væsentlige ændringer.

*Tabel 1.* *Esbjerg fiskerflåde*

| Motorfartøjer | Måleenhed | 1930 | 1950 | 1960 | 1965 |
|---|---|---|---|---|---|
| Under 5 br. tons .... | Antal | 78 | 36 | 6 | 6 |
| 5—15 „ „ .... | „ | 21 | 33 | 10 | 7 |
| 15—50 „ „ .... | „ | 339 | 413 | 468 | 453 |
| Over 50 „ „ .... | „ | — | 7 | 56 | 62 |
| Ialt .... | Antal | 438 | 489 | 540 | 528 |
| Samlet tonnage ..... | Br. ts. | — | 16.700 | 22.700 | 22.803 |
| Samlet motorkraft ..... | HK | — | 39.676 | 73.227 | 76.457 |
| Samlet fartøjsværdi ..... | 1000 kr. | 13.225 | 43.609 | 114.976 | 129.321 |

*Esbjerg fiskerflåde i procent af landets samlede fiskerflåde*

| Motorfartøjer | 1930 | 1950 | 1960 | 1965 |
|---|---|---|---|---|
| | % | % | % | % |
| Under 5 br. tons ..... | 2,3 | 0,9 | 0,1 | 0,1 |
| 5—15 „ „ ..... | 0,9 | 1,4 | 0,5 | 0,4 |
| 15—50 „ „ ..... | 36,9 | 31,6 | 26,4 | 22,9 |
| Over 50 „ „ ..... | — | 50,0 | 34,4 | 37,1 |
| Ialt ..... | 6,6 | 6,2 | 6,5 | 6,5 |
| Samlet tonnage ..... | — | 23,5 | 24,1 | 23,8 |
| Samlet motorkraft ..... | — | 19,9 | 22,1 | 20,9 |
| Samlet fartøjsværdi ..... | 26,0 | 27,2 | 27,6 | 25,8 |

## Fangstens vægt og værdi

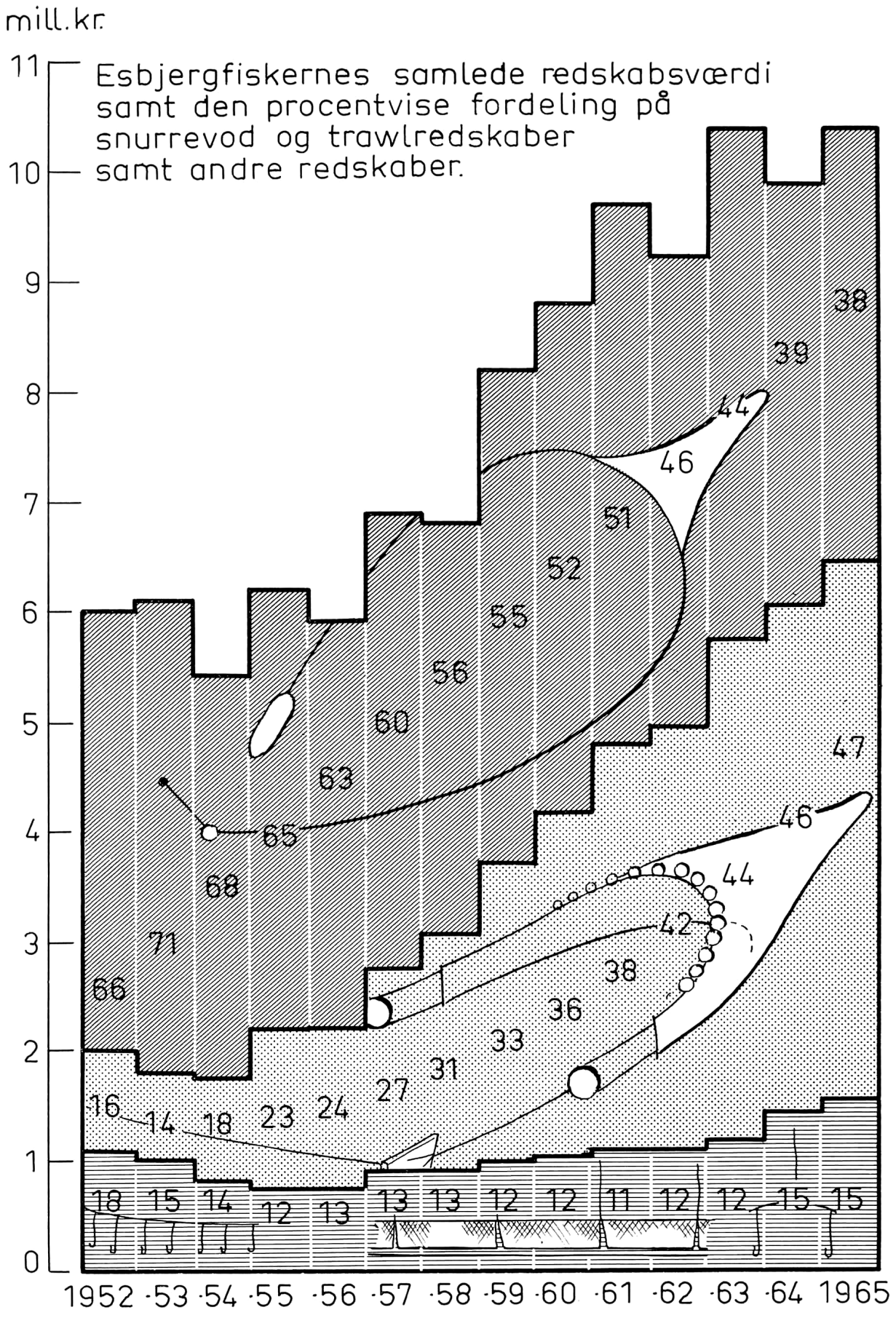
Udover de i tabel 2 givne oplysninger om de totale tilførsler til Esbjerg fiskerihavn samt den procentvise andel, som disse tilførsler udgør af det samlede danske fiskeri, skal der i det følgende gives enkelte supplerende oplysninger vedrørende:

### Konsumfisk

I 1910 blev der ialt landet ca. 1 mill. kg. I løbet af de to næste tiår voksede tilførslerne til henholdsvis 10 mill. kg i 1920 og 20 mill. kg i 1930. I årene 1930-1950 svingede landingerne stærkt og nåede maksimalt op på 54 mill. kg i 1943. Fra 1950–1960 var tilførslerne ret konstante omkring 20 mill. kg, medens de i de følgende år steg betydeligt til ca. 33 mill. kg i 1965.

*Rødspætter*

Denne fiskeart har altid domineret fiskemarkedet i Esbjerg og udgjorde efter vægt over 70 pct. af de samlede tilførsler af konsumfisk til havnen i årene 1941–45. Stigende tilførsler af




Figur II: Den øverste signatur er snurrevod. Derefter følger trawl, kroge og andre redskaber.

bl. a. torsk bevirkede, at denne procent i de følgende år gik ned til omkring 60.

*Anden fladfisk*

Indtil omkring 1940 udgjorde ising, hvarrer og rødtunge hovedparten, men i de følgende ti år bevirkede et godt tungefiskeri i Nordsøen, at tilførslerne af denne gruppe fisk steg meget betydeligt.

*Torsk*

Fangsten af torsk indtog en meget beskeden plads indtil 1940, hvor den beløb sig til ca. 1 mill. kg. I det følgende tiår steg tilførslerne og nåede maksimalt op på 9 mill. kg i 1947. De gennemsnitlige årlige tilførsler beløb sig til ca. 5 mill. kg, hvilket niveau tilførslerne holdt sig på indtil omkring 1960, hvorefter der er sket en mærkbar stigning med kulmination i 1965 på 15 mill. kg.

*Konsumsild*

Anvendelsen af nye driftsformer efter den sidste krigs slutning medførte, at der i nogle år blev tilført 2–3 mill. kg konsumsild årligt til Esbjerg. Imidlertid gik man hurtigt over til at benytte sildene til fremstilling af mel og olie, og efter 1950 er der så godt som ikke landet konsumsild i Esbjerg.

*Andre fiskearter*

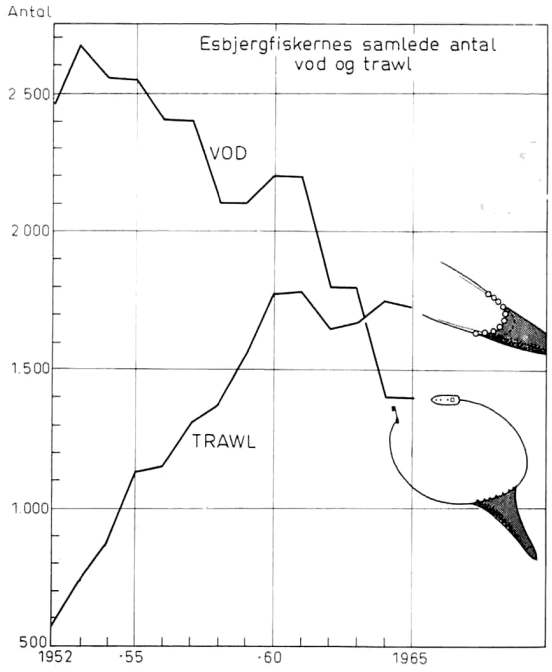
De her medregnede fiskearter består væsentlig af forskellige torskefisk, kuller, hvilling samt sildehaj, pighaj, havkat m. v., men den samlede mængde spiller kun en mindre rolle i hele omsætningen over Esbjerg.

**Foderfisk (»industrifisk«)**

Det var først omkring 1948, at fiskeriet efter denne kategori af fisk rigtig kom i gang fra Esbjerg. Det skyldtes navnlig fremkomsten af nye driftsformer (flydetrawl) samt udvidede anvendelsesmuligheder af råstoffet til fremstilling af fiskemel og fiskeolie.

I løbet af de følgende år udviklede dette fiskeri sig med stærk fart, bortset fra et par enkelte år omkring 1960–1961.

Figur III: Antallet af vod er faldet i takt med trawlfiskeriets fremgang siden 1952.

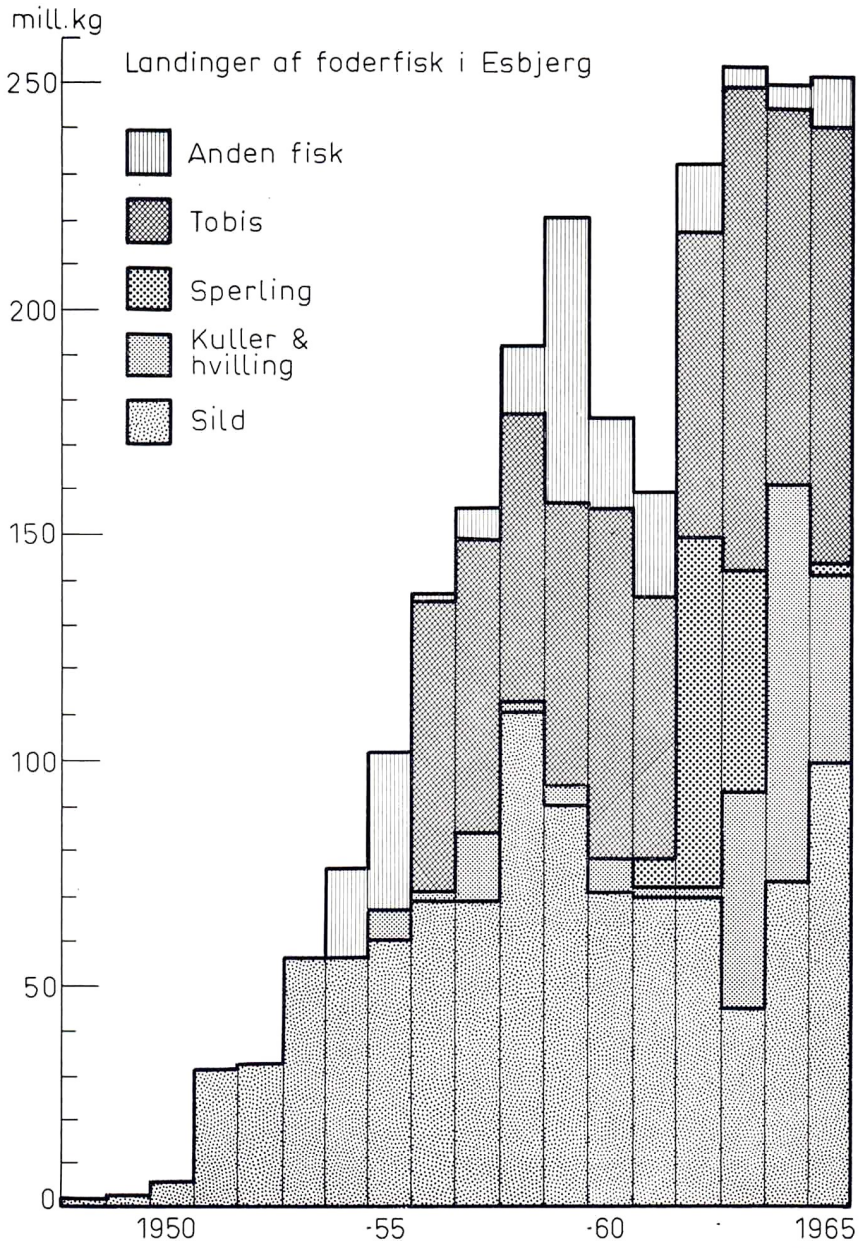



*Tabel 2.* *Vægt og værdi af landinger i Esbjerg*

| | Enhed | 1941 | 1951 | 1961 | 1965 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Konsumfisk ..... ialt | 1000 kg | 27.188 | 19.978 | 24.460 | 33.008 |
| | 1000 kr. | 29.173 | 21.727 | 34.993 | 64.306 |
| heraf rødspætte ..... | 1000 kg | 23.401 | 11.343 | 13.658 | 15.325 |
| | 1000 kr. | 25.723 | 13.736 | 20.334 | 41.284 |
| „ anden fladfisk ... | 1000 kg | 795 | 2.396 | 2.103 | 1.303 |
| | 1000 kr. | 790 | 3.476 | 6.529 | 4.193 |
| „ torsk ..... | 1000 kg | 2.407 | 2.637 | 7.596 | 15.263 |
| | 1000 kr. | 1.916 | 1.812 | 7.040 | 17.553 |
| „ sild ..... | 1000 kg | — | 1.733 | 195 | 3 |
| | 1000 kr. | — | 642 | 105 | 3 |
| „ andre arter ..... | 1000 kg | 585 | 1.869 | 908 | 1.114 |
| | 1000 kr. | 744 | 2.061 | 985 | 1.273 |
| 2. Foderfisk ..... ialt | 1000 kg | — | 31.479 | 159.296 | 251.201 |
| | 1000 kr. | — | 6.569 | 28.102 | 61.446 |
| 1. + 2. ..... ialt | 1000 kg | 27.188 | 51.457 | 183.756 | 284.209 |
| | 1000 kr. | 29.173 | 28.296 | 63.095 | 125.752 |

*Vægt og værdi af landinger i Esbjerg i procent af total dansk fiskeri*

| | % af | 1941 | 1951 | 1961 | 1965 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Konsumfisk ..... ialt | Vægt | 19 | 13 | 10 | 14 |
| | Værdi | 27 | 14 | 12 | 15 |
| heraf rødspætte ..... | Vægt | 61 | 36 | 26 | 33 |
| | Værdi | 60 | 26 | 23 | 32 |
| „ anden fladfisk ... | Vægt | 9 | 16 | 17 | 11 |
| | Værdi | 10 | 18 | 25 | 12 |
| „ torsk ..... | Vægt | 6 | 6 | 12 | 19 |
| | Værdi | 9 | 8 | 13 | 20 |
| „ sild ..... | Vægt | — | 7 | 0,3 | — |
| | Værdi | — | 5 | 0,3 | — |
| „ andre arter ..... | Vægt | 1 | 6 | 0,8 | 1 |
| | Værdi | 1 | 6 | 1 | 1 |
| 2. Foderfisk ..... ialt | Vægt | — | 29 | 43 | 44 |
| | Værdi | — | 36 | 42 | 42 |
| 1. + 2. ..... ialt | Vægt | 17 | 20 | 30 | 36 |
| | Værdi | 27 | 16 | 18 | 22 |




Figur IV: Fangsterne af foderfisk – i daglig tale kaldet »industrifisk« – er vokset hurtigt siden 50'erne. Lidt under halvdelen af danske fiskeres samlede fangster af foderfisk landes i Esbjerg.

*Tabel 3.* *Total udførsel af fisk og fiskevarer*
(landinger direkte i britiske havne ikke medregnet)

| | Fra Esbjerg alene | For hele landet | Esbjergs andel i % af hele landets udførsel |
|---|---|---|---|
| | mill. kg | mill. kg | % |
| 1941 | 42 | 105 | 40 |
| 1951 | 38 | 116 | 33 |
| 1961 | 66 | 264 | 25 |
| 1965 (1+2+3+4+5) | 89 | 400 | 22 |
| 1. Fersk fisk, krebs- og bløddyr | 13,3 | 121 | 11 |
| 2. Filet af fladfisk, sild og torsk | 13,5 | 91 | 15 |
| 3. Hel- og halvkonserves | 0,2 | 17 | 1 |
| 4. Fiskemel og -olie | 42,4 | 118 | 36 |
| 5. Solubles m. v. | 19,6 | 53 | 37 |

Tilførslerne har i de sidste 3 år ligget omkring 250 mill. kg, hvilket er lidt under halvdelen af den samlede fangst af foderfisk, landet af danske fiskere.

Som det fremgår af figur IV, der viser tilførslerne af foderfisk fordelt på arter til Esbjerg i årene 1948–1965, udgør silden en meget væsentlig del. Fra 1956 blev fiskeriet udvidet som følge af store forekomster af tobis, der i 1962 og 1963 yderligere blev suppleret med fangst af sperling.

## Værdiudbyttet af landingerne

En sammenligning af de eksakte tal for de beløb, der er opnået for den landede fisk gennem de sidste 25 år, er mindre illustrerende som følge af ændring i pengenes værdi.

En bedre økonomisk vurdering af fiskeriets betydning for Esbjerg opnår man ved at betragte Esbjergs andel i det samlede værdiudbytte af dansk fiskeri, hvilket fremgår af den nederste halvdel af tabel 2.

## Landinger i fremmede havne

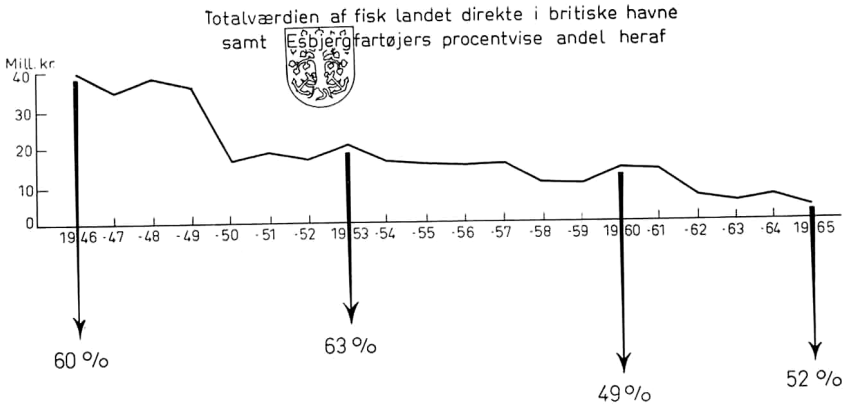
1912 begyndte fartøjer fra Esbjerg at lande deres fangster direkte fra fiskepladserne i fremmede havne, først tyske og senere britiske. Kun afbrudt af perioder, hvor krig gjorde det umuligt, har man siden fortsat hermed, og selv om den samlede værdi heraf i 1965 er betydelig mindre end tidligere, udgør Esbjerg-fiskernes procentvise andel dog stadig henved halvdelen af de direkte landinger. (Fig. V).

Udenlandske fiskere lander derimod kun i meget ringe omfang deres fangster i Esbjerg, idet den årlige mængde varierer mellem kun 300–700.000 kg.

## Fangstens anvendelse

Af den fangst, der landes direkte i Esbjerg fiskerihavn, afsættes en mindre part til fersk konsum i selve byen og det øvrige land. Resten af den ferske fisk anvendes dels til direkte eksport, dels som råstof for byens fiskeindustrier til produktion af filet, mel og olie m. v., der derefter eksporteres eller afsættes på hjemmemarkedet.

Omfanget af denne eksport for en




Figur V: Esbjerg-fiskerne tegner sig for godt halvdelen af danske fiskeres direkte landinger i England.

række år samt den procentvise andel af Danmarks totale fiskeeksport er opført i tabel 3.

Det fremgår heraf, at de eksakte tal viser en betydelig fremgang i udførselen i perioden 1951–1965, hvorimod Esbjergs andel i landets *totale* eksport har en nedadgående tendens.

Tabellen giver endvidere for 1965 oplysning om, hvilke varegrupper inden for fiskesektoren, der for tiden har den største betydning for eksporten.

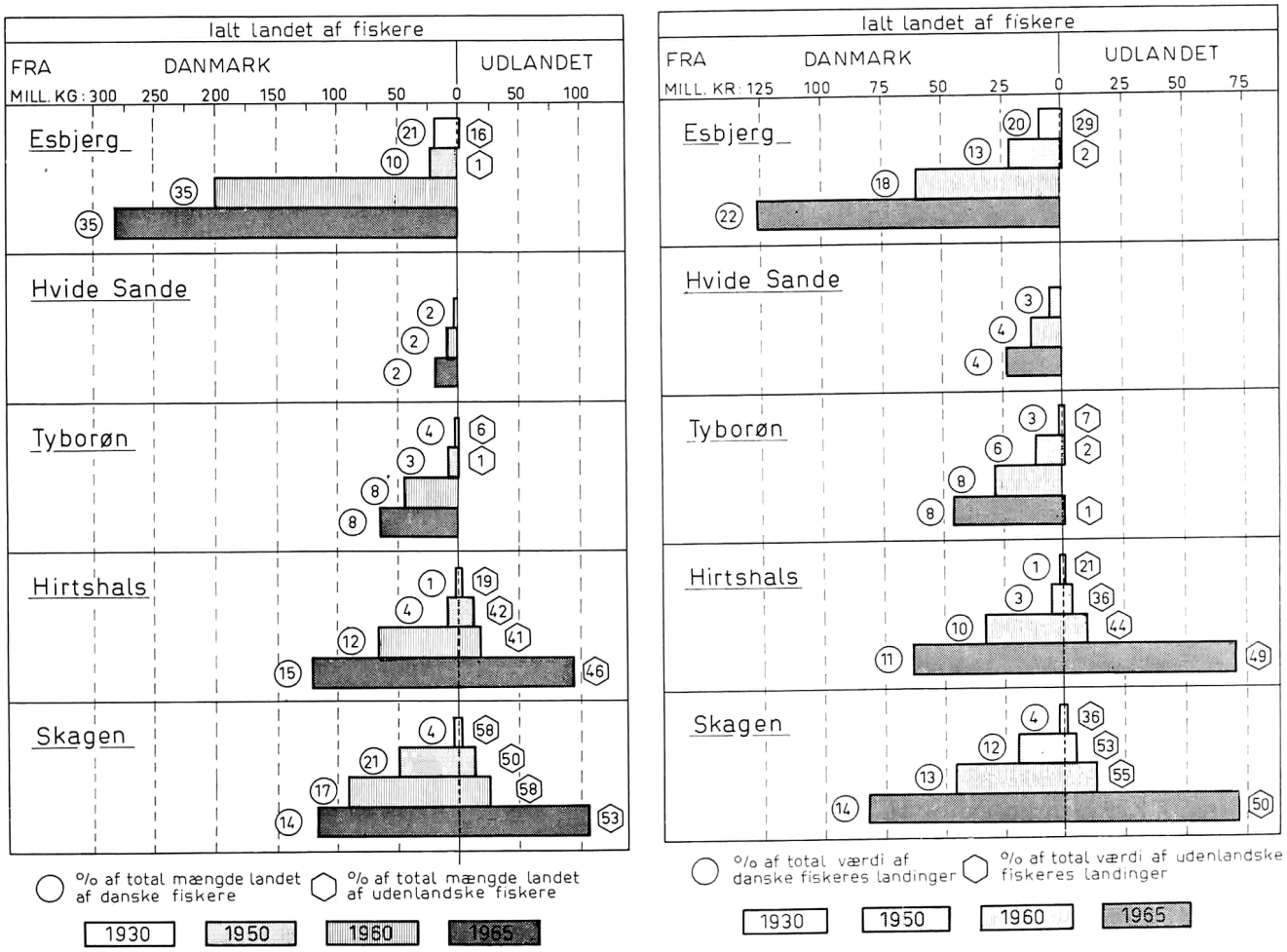
Den betydelige eksport af fisk m. v. fra Esbjerg afsættes til ikke mindre end 50 lande verden over.

## 5 fiskerihavne

Til belysning af Esbjerg fiskerihavns betydning i relation til en række andre danske fiskerihavne er der i figur VI og VII for en årrække opført danske og udenlandske fiskeres omsætning (mill. kg og mill. kr.) i Esbjerg, Hvide Sande, Thyborøn, Hirtshals og Skagen.

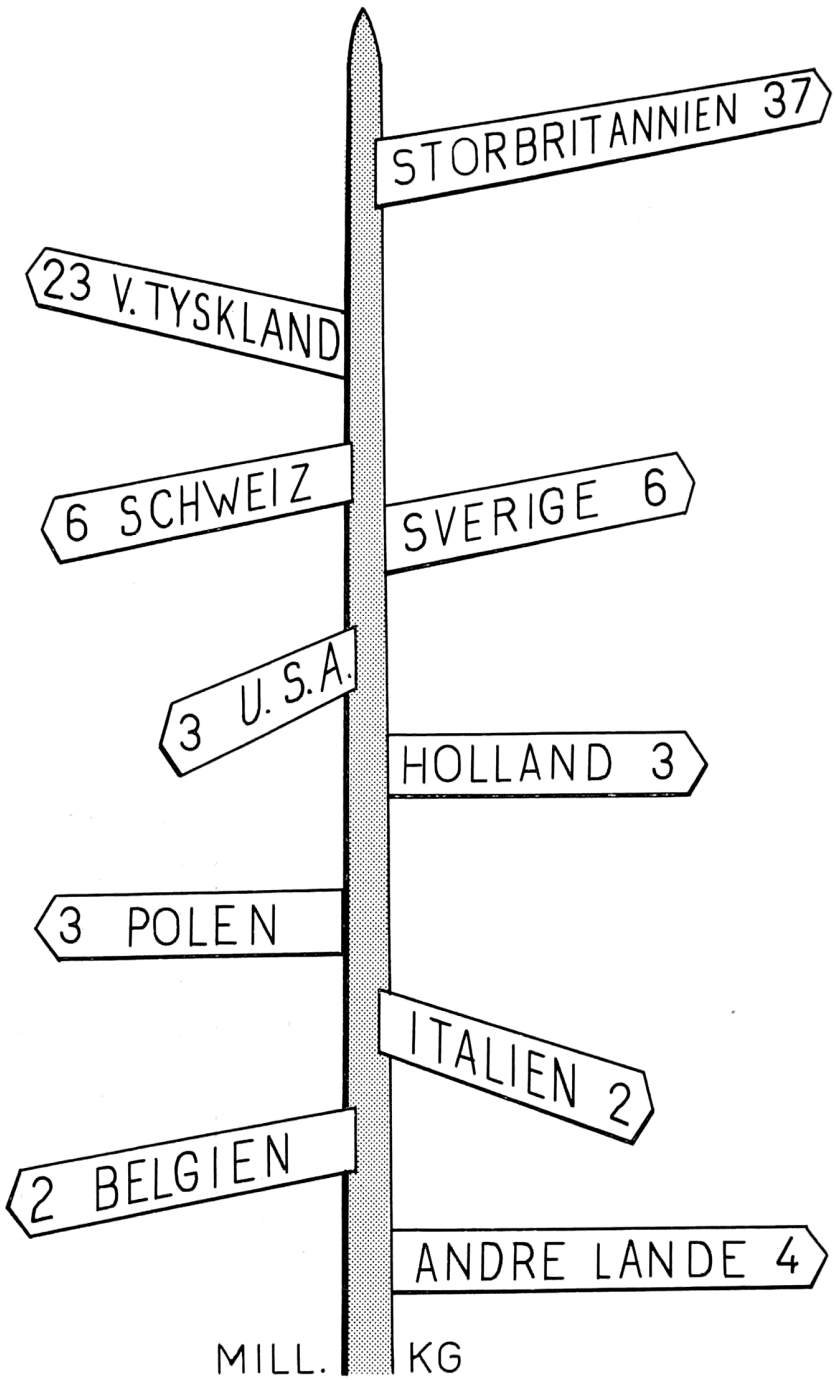
Det fremgår heraf, at Esbjerg er den havn, der har den største omsætning af fisk, taget af danske fiskere, såvel efter vægt som værdi, samt at Skagens og Hirtshals' større omsætning i værdi væsentlig skyldes landinger fra udenlandske fiskere. Fiskerihavnen i Esbjerg modtager så at sige ikke udenlandske fangster.

Endvidere er udregnet den procentvise andel, som dansk og udenlandsk omsætning i hver havn udgør af totalomsætningen i samtlige danske havne.




Figur VI og VII viser – i kg og kr. – fiskeriets betydning for Esbjerg, sammenlignet med andre fiskerihavne. For Hirtshals og Skagen spiller udenlandske fiskeres landinger en væsentlig rolle, mens Esbjerg så at sige kun modtager fangster fra danske fiskere.

Eksporten af fisk
fra Esbjerg i 1965.



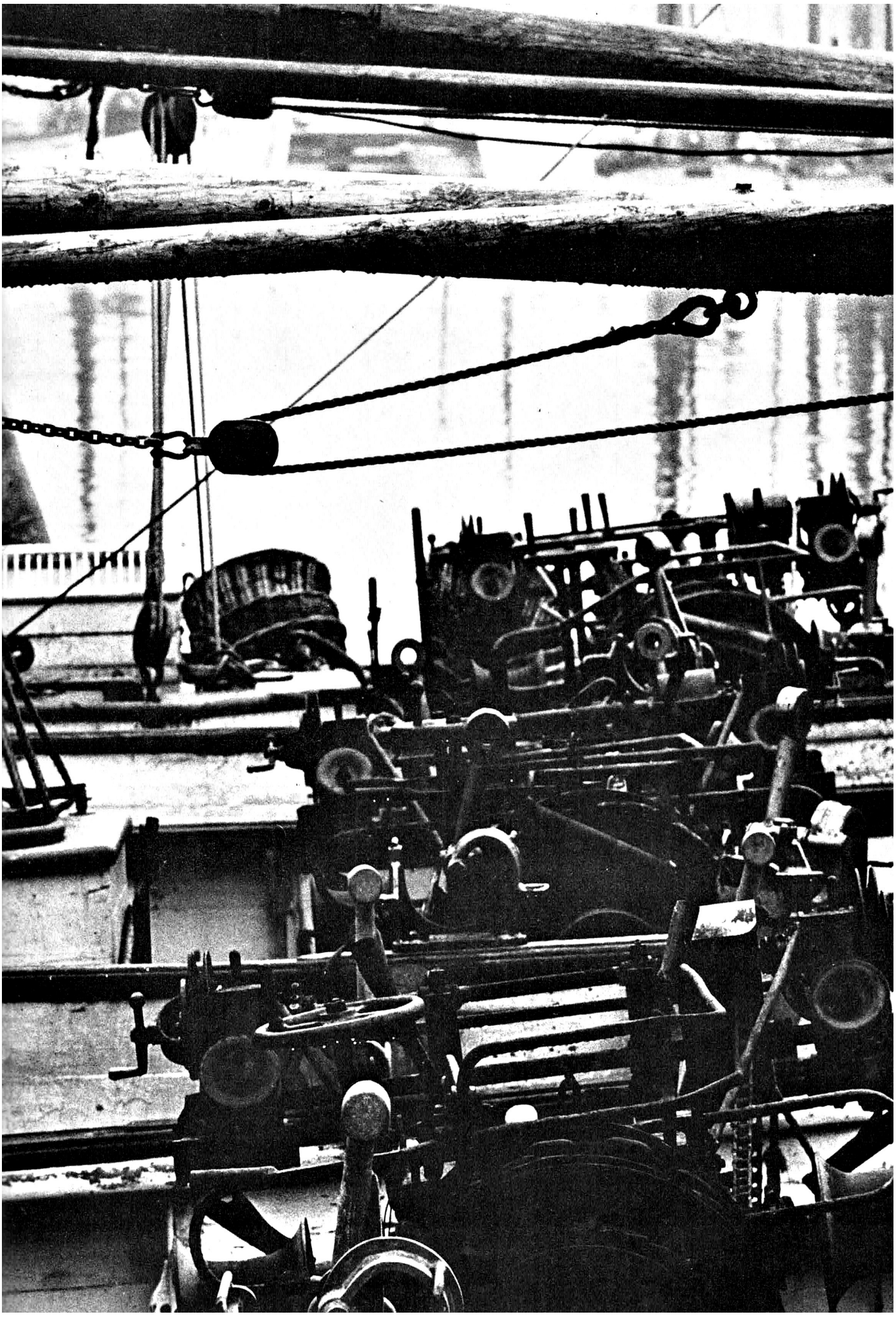

## Nogle betydende fiskerihavnes kapacitet

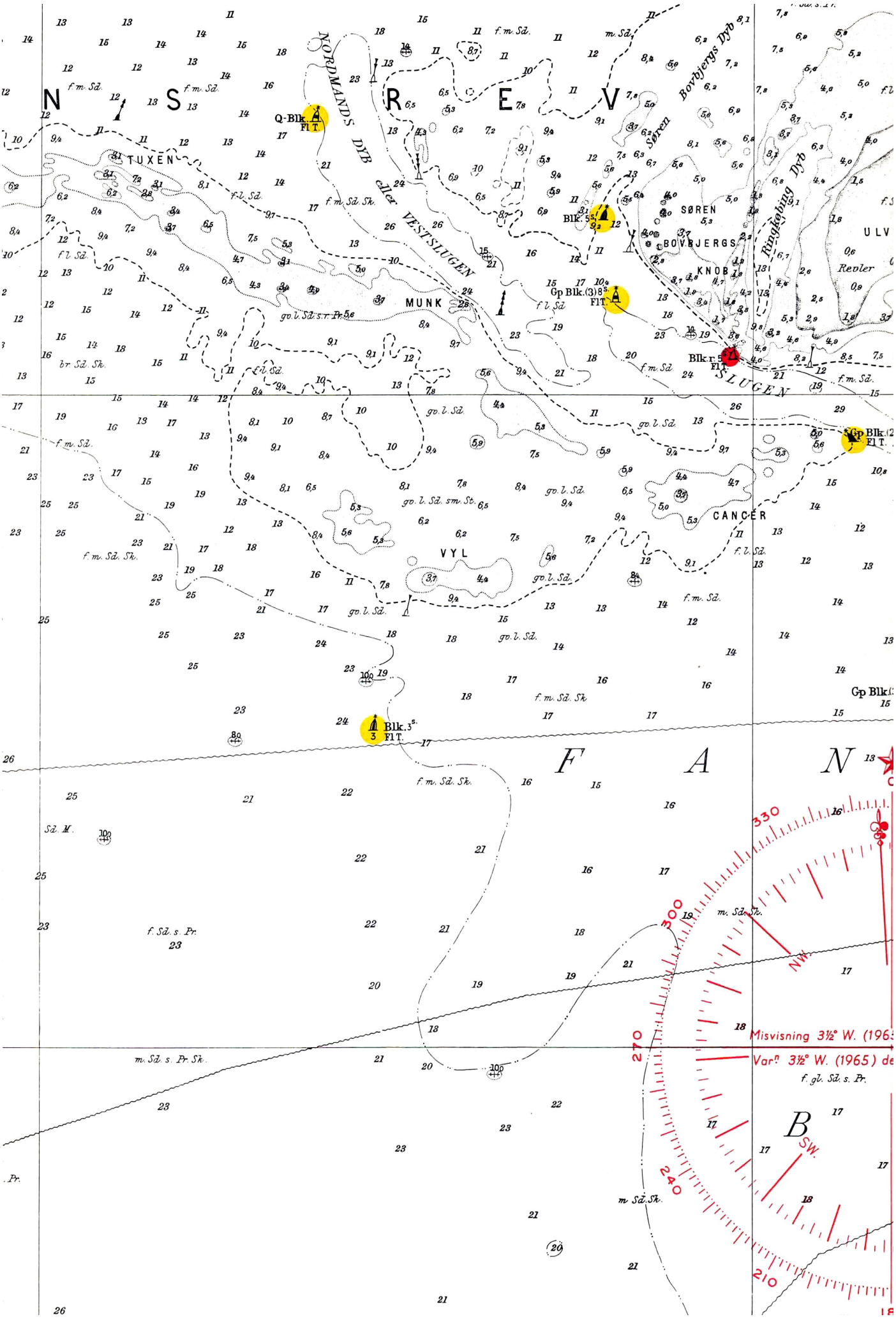
Overalt på verdenshavene drives fiskeri, og mange havne er vokset op til en betydelig størrelse som basishavne for erhvervet.

I tabel 4 er der givet en række oplysninger om nogle af de mest kendte fiskerihavne i verden, og til sammenligning er indføjet oplysninger fra „Danmarks port mod verden i vest".

*Tabel 4.*

| Antal indbyggere | Havn | Statistiske oplysninger for året | Havneareal i m² | | Kajlængde i m | Antal motorfartøjer over 5 br. tons | Antal landinger | Total landinger | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Ialt | Kun vandareal | | | | Mill. kg | Gennemsnitspris | Mill. kr. |
| 50.000 | Boulogne-sur-mer .... | 1960 | | | 700 | 171 | 2.737 | 121 | 134 | 162 |
| 130.000 | Bremerhaven ..... | 1959 | | | 1.000 | 145 | 2.692 | 248 | 76 | 189 |
| 697.000 | Boston ..... | 1960 | | 49.900 | 760 | 76 | 2.803 | 50 | 140 | 70 |
| 19.188 | Chikura (Japan) ..... | 1960 | 40.350 | | | 53 | 2.751 | 9 | 67 | 6 |
| 55.000 | Esbjerg (fiskerihavnen) | 1960 | 849.100 | 219.600 | 3.900 | 511 | 12.551 | 218 | 33 | 72 |
| 230.000 | Gdynia ..... | 1960 | 610.000 | 380.000 | 2.530 | 187 | | 41 | 139 | 57 |
| 400.000 | Gøteborg ..... | 1960 | | | 1.160 | 400 | 26.019 | 67 | 94 | 63 |
| 97.000 | Grimsby ..... | 1960 | | | | 291 | 5.367 | 215 | 144 | 309 |
| 30.000 | Ijmuiden ..... | 1960 | | | 2.737 | 561 | 16.816 | 97 | 114 | 111 |
| 270.000 | Kiel ..... | 1960 | 100.000 | 57.600 | 700 | 273 | 1.958 | 38 | 87 | 33 |
| 52.000 | Ostende ..... | 1960 | 37.632 | | 1.425 | 190 | | 38 | 145 | 55 |
| 377.000 | Vancouver ..... | 1960 | | | | 751 | 1.482 | 10 | 580 | 58 |




N I S R E V
NORDMANDS DYB eller VESTSLUGEN
Bovbjergs Dyb
Ringkøbing Dyb
Søren
TUXEN
MUNK
SØREN
BOVBJERGS
KNOB
Revler
ULV
SLUGEN
CANCER
VYL
F A N
Q-Blk. FlT.
Gp Blk.(3)8s. FlT.
Blk.r.5s. FlT.
Blk.3s. 3 FlT.
Misvisning 3½° W. (1965
Varn 3½° W. (1965) de
f. gl. Sd. s. Pr.
330
300
270
240
210
NW.
SW.
B