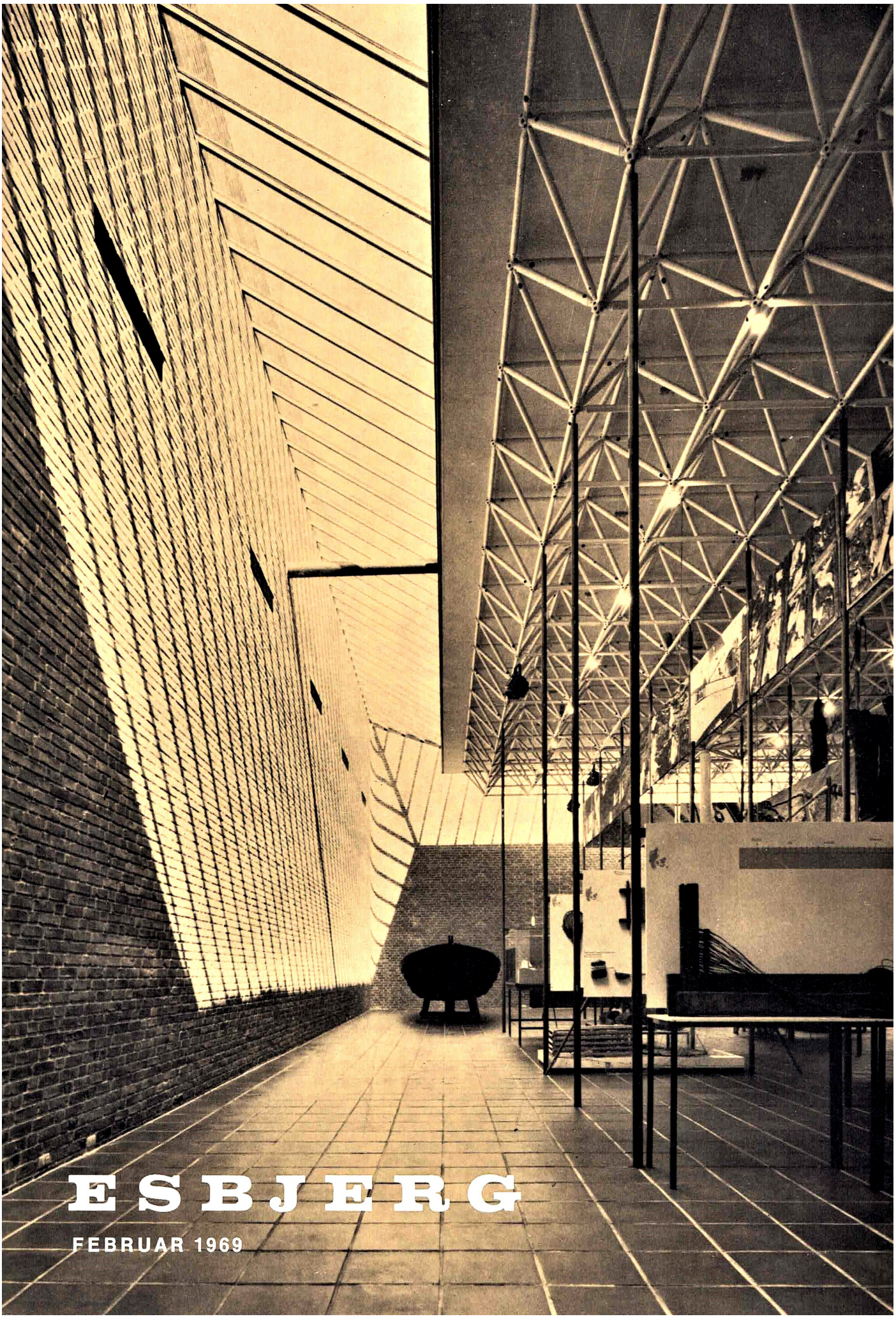


ESBJERG

FEBRUAR 1969

Det er en næsten utrolig udvikling, der er sket på Esbjerg-egnen, siden Rigsdagen for godt et hundrede år siden besluttede at lade bygge havn her.

Man forstår egentlig først omfanget af udviklingen, når man kaster blikket tilbage til den tid: De store heders, den ensomme bondes tid – en forarmet periode – og sammenligner med de perspektiver, der åbner sig for dagens Esbjerg og især for dets havn i en verden, hvor udenrigshandelen vokser som ingensinde før.

Ikke mindst perspektiverne er af interesse ikke blot for os, der bor her, men for hele landet. Det er godt at kunne konstatere, at Esbjerg havn altid har været et værdifuldt aktiv for egnen her og dermed for hele landet, men det er bedre at kunne spå med nogenlunde sikkerhed om en fremtid for havnen, der vil placere den endnu stærkere som en virkelig betydelig faktor i hele Danmarks trafiknet på udlandet, samtidig med at fiskeriet fortsat vil være en hjørnesten i dens udvikling.

Det prøver vi på at skildre i dette lille skrift.

Den, der når så langt igennem skriftet, at denne udvikling står klart, kan heller ikke undre sig over, at byen ønskede at fejre sin havns jubilæum sidste år, næppe heller over, at vi har prøvet her dels at fæstne det forgangne – jubilæet med al dens fest og farve, ned på papiret, dels at fortælle om det minde om havnejubilæet, der bliver stående til næste jubilæum om knap 100 år, Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet.

Der er i Esbjerg en sjælden grad af samhørighed mellem by og havn, en levende forståelse af, i hvor høj grad havnen har skabt byen og derfor en garanti for, at alt hvad byen kan gøre for havnen og dens erhvervsliv trives, vil blive gjort.

Det gælder også for Den kongelige Grønlandske Handel, om man skulle finde, at Esbjerg bør være hjemsted for denne for Grønland så vigtige institution.

Henning Rasmussen

borgmester.

»ESBJERG«

udgives af Esbjerg byråd og Esbjerg-egnens erhvervsråd og redigeres af stadsdirektør E. O. Borchorst og erhvervsrådssekretær Ejgil Rasmussen. Hæftet fås gratis ved henvendelse til: Esbjerg-egnens erhvervskontor, 6700 Esbjerg, telefon (05) 12 55 99.

INDHOLD

Forsiden: Interiør fra Fiskeri- og Søfartsmuseets udstillingshal.

Forord 2

Vestjylland før det store havnebyggeri 3

Esbjerg havn, den seneste udvikling og de nærmeste opgaver 9

Trafikale fremtidsperspektiver for Esbjerg 15

Esbjerg havn 100 år 19

Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg 23

Orkester, musikundervisning, kammermusik 29

Tegning af Funder-Nielsen .. 31

☆

Fotos: Paul Bølling, D.F.D.S., Ejner Fischer-Pedersen, R. Haines, Jørgen Juhl, Peter Nissen, Knud Rasmussen, Strüwing reklamefoto, Palle Sønderstrup, Tonny Sørensen, Svend Thoby og Svend Tougaard.

☆

Nummer 39

K. Rosendahls Bogtrykkeri Akts., Esbjerg

Vestjylland før det store havnebyggeri

AF SEMINARIELEKTOR, CAND. MAG. BUE KAAE

(Tegninger af Valdemar Neiiendam fra Mylius-Erichsens »Den jydske hede«)

Da den 21-årige Emanuel Falbe Hansen, senere branddirektør for Hjerm og Ginding herreder og medlem af Holstebro byråd, i sommeren 1860 bestod dansk juridisk eksamen med 1. karakter, valgte han blandt flere gode stillinger, der tilbødes ham, at blive 1. herredsfuldmægtig i Lemvig. En væsentlig årsag til, at den nybagte kandidat valgte netop Lemvig som sit kommende arbejdssted, var, som han selv udtrykte det, at det var et stort embede i en frugtbar egn med vidtstrakt forstrand mod havet og mange strandinger, der afkastede gode indtægter.

Allerede i begyndelsen af juli gjorde den unge mand sig klar til at tiltræde den nye stilling; han tog med den nyanlagte jernbane fra København til Korsør, videre med smakken over Storebælt til Nyborg og derfra med diligencen til Odense, hvor han et par dage blev hos sine forældre, prokurator Jørgen Hansen og hustru Mariette Hansen; moderen var nærmest ulykkelig ved afskeden med sønnen, der skulle så fjernt i landet, hun var selv datter af en distriktskirurg, der havde virket i den fjerne by, som sønnen nu stævnede imod. Men sønnen havde mod på livet og krøb så nogenlunde uforknyt op på bukken af den høje diligence, der var forspændt med fire heste, og anbragte sig ved siden af den stoute kusk med det store skæg og posthornet ved sin side, og rask forlod E. Falbe Hansen sin fødeby. Og nu gik turen videre mod Middelfart, derfra med færgen fra Kongebroen til Snoghøj, derfra til Kolding og så videre vestpå mod Ribe. Den unge mand skulle rejse praktisk talt uafbrudt i tre døgn for at nå sit bestemmelsessted.

Endnu som 63-årig mindedes Falbe Hansen ankomsten til Foldingbro i den lyse nat; han fortæller, at han kom ad den nyanlagte, endnu ikke tromlede landevej, hvor hestene kun kunne bevæge sig i skridtgang over skærverne. Der var en særlig stemning over den lyngtækkede kro, omgivet af den vidtstrakte sorte hede. Et svagt lys skinnede mat ud fra kroen. Et studekøretøj rømmede køreladen for at give plads, så diligencen kunne skifte heste, og forsvandt i landevejens halvmørke. Næste morgen ankom den unge rejsende til Ribe; det var gråvejr, og alt var stille og tavst. Videre gik rejsen, nu med en mindre diligence med kun to heste for, over Varde, Tarm og Ulfkær til Lemvig, en rejse, der kun blev afbrudt af en overnatning i Ringkøbing, og som den unge mand fandt trættende og ensformig. Han mindedes Vestkysten som „en ørken med kun få tarvelige oaser, alt fladt, fuldstændig bart og træløst, mest sort hede dengang."

Overraskende for den unge herredsfuldmægtig var synet af de store hedeflader, der tog deres begyndelse ikke ret langt vest for Kolding, og som blev mere vidtstrakte, jo længere vestpå han kom. Da Emanuel Falbe Hansen foretog sin rejse, var Danmarks samlede hedeareal anslået til ca. 570.000 ha., men som han bemær-



Med dagvognen gennem et jysk hedeområde.



En pottemager i Vardeegnen.

ker, fandtes der oaser i ørkenen; på bakkeøerne fandtes der hist og her opdyrkede områder, og langs med åerne fandtes der brede engdrag. Om Grene sogn hedder det således i Trap i slutningen af 1850-erne: „Arealet, 9952 tdr. land, er jævnt og fladt med enkelte enestående bakker, som Ulvebakker, Simmelsbjerg, Lille Råbjerg m. fl. Jorderne er sandige og skarpsandige med den hårde sorte al til underlag, som oftest nær ved overfladen, og så tørre, at man i stærk storm ser sandet fyge langs agrene. Tvende mindre åer gennemstrømmer sognets sydlige og midterste del fra øst til vest, hvor de forener sig i Grindsted å. Ved sognets nordostgrænse fra Simmels-mose udspringer Simmels-bæk, der danner nordgrænse mod Vejle amt. Kun i regelen de nærmest disse vandløb liggende strækninger af sognet er opdyrket, det øvrige er hede."

Og da Steen Steensen Blicher ca. 20 år tidligere, i eftersommeren 1838, besteg Blåbjerg ved Henne, tegnede der sig for hans blik et storslået panorama, som han skildrede således: „Trindtom forneden det gule sandhav med dets ubevægelige bølger, der mod syden og norden strækker sig så langt, som øjet når: mod vesten storhavet med sine evigt urolige vover: mod østen, på hin side ørkenen, en mørk stribe af det opdyrkede og beboede land. En stor indsø noget borte i syden med en kirke, en mølle, nogle huse på sine bredder formilder det dødningeagtige i dette store melankolske naturmaleri, på hvis ligblege grund de vidt adspredte mørke pletter bringer os snarere i tanker om skibsvrag og ligkister end om huse. .... Intet korn, intet græs til føde for mennesker og dyr ..."

Det var derfor kun naturligt, at menneskene søgte ud mod engdragene og områderne omkring Ringkøbing fjord og Nissum fjord, hvor der var muligheder for tålelige levevilkår, og hvor der da også fandtes en efter forholdene velbjerget bondebefolkning; de lynggroede hedeflader gav ikke mange muligheder.

Enrico Dalgas udtrykker sig i 1870 således: „Tilværelsen i sandfladerne er oftest knyttet til ådalene; der græsser kreaturerne, der hentes høet til vinterbrug, der avles den bedste sæd, der ligger beboernes våninger, der pusler de gamle med engvandingen, der tyr man hen, når man en sommeraften vil oplive sindet efter en dags møjsommeligt arbejde; ved åen morer de unge sig med at fange laksørreder med kæppe og lyster, og der spekulerer den driftige bonde på, hvorledes han bedst kan forbedre sin ejendom ved at anlægge vandkanaler. Dalen er hedeboernes værdifuldeste ejendom, og derfor er hedebonden både vandgal og vandklog og vil altid vedblive at være det."

Det siger sig selv, at under disse forhold kunne Vestjylland kun være tyndt befolket. Der, hvor lynghederne bredte sig, som det var tilfældet med store dele af Vestjylland, omfattende betydelige områder i Ribe og Ringkøbing amter, var der i 1840erne kun indtil 10 mennesker pr. km². I 1840 var Danmarks to tyndest befolkede sogne Arnborg i Hammerum herred og Nørre Vium i Bølling herred med henholdsvis 242 og 190 indbyggere, hvilket blev 3–4 mennesker pr. km². Til sammenligning kan tjene, at de to sogne i 1960 havde henholdsvis 1491 og 1319 indbyggere. Nogle tal kan iøvrigt belyse udviklingen:

Ribe amt	1840:	45.930	–
	1860:	57.973	–
	(1960:	185.048	–)
Ringkøbing amt	1840:	55.390	–
	1860:	68.287	–
	(1960:	205.772	–)
Hammerum herred	1840:	9.348	indbyg.
	1860:	12.852	–
	(1960:	63.040	–)
Bølling herred	1840:	6.065	–
	1860:	7.648	–
	(1960:	23.821	–)

I udkanten af Vestjyllands store hedeflade lå de gamle købstæder Var-

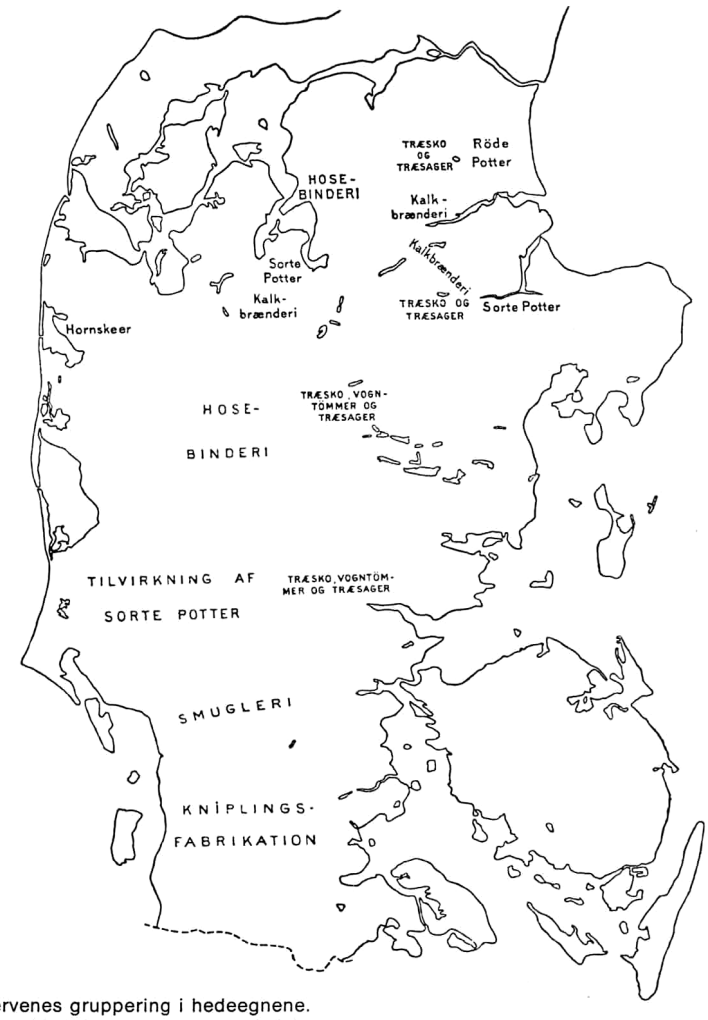


En uldjyde.

de, Ringkøbing og Holstebro, der i 1860 havde henholdsvis 2103, 1409 og 1186 indbyggere; disse byer levede først og fremmest af deres nærmeste, forholdsvis tæt befolkede områder og betød mindre for de fattige hedebønder, der kun søgte til byerne i markedstiden. Struer var i 1860 blot en landsby med 159 indbyggere. For sig selv lå Lemvig i et frodigt område ved Limfjorden, beskyttet af høje bakker; den talte i 1860 1192 indbyggere.

På de store hedeflader ernærede man sig kummerligt af landbrug med hovedvægten lagt på kvægavl, modsat det øvrige Danmark, hvor kornavlen så afgjort dominerede. Da landvæsenskommissær C. Dalgas i 1830 beskrev Ribe amt, kunne han meddele, at ca. halvdelen af amtet bestod af uopdyrkede jordområder, yderst ulige fordelt ud over amtet. Efter forfatterens mening havde det meste heraf sandsynligvis aldrig været under plov. Den nordøstlige del af Skads og Gørding herreder bestod ligesom dele af Malt, Slaugs og Øster Horne herreder i udstrakt grad af hedestrækninger, ligesom der fandtes meget betydelige lyngstrækninger i Vester Horne herred, hvor de i den nordvestlige del af herredet var næsten uden værd. Forfatteren fortæller endvidere, at „siden udskiftningen og merglingen kom i gang, har opdyrkningen med hver dag taget til, især på kolde, side, moragtige jorder."

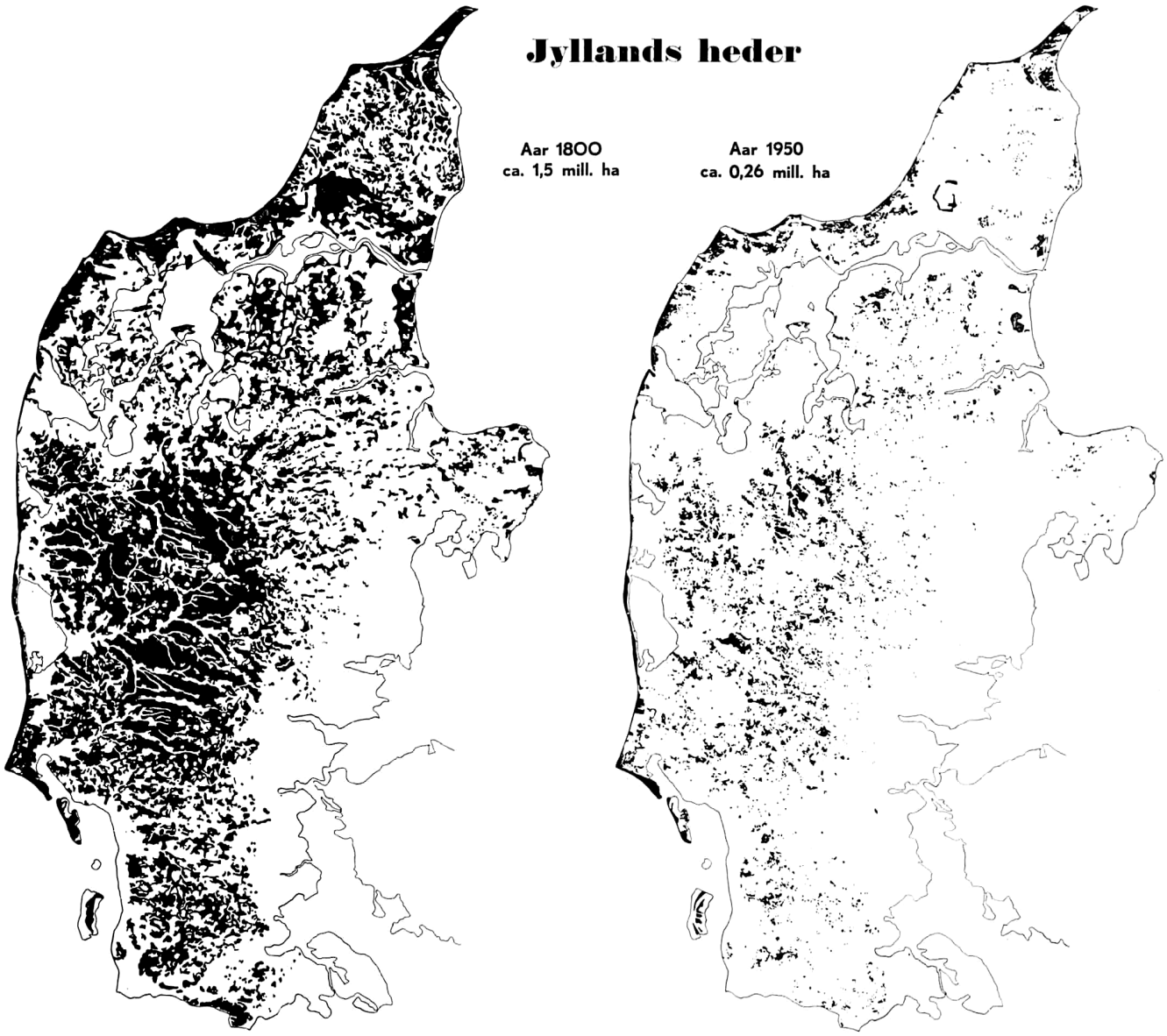
Og da Det kgl. Landhusholdningsselskabs sekretær J. C. Hald i 1833 beskrev Ringkøbing amt, det største i Danmark med hensyn til udstrækning, men det mindst befolkede i forhold til dets størrelse, kunne han meddele, at af de 758.539 tdr. land, som amtet bestod af, var 241.139 tdr. land under plov, 427.558 tdr. var hedestrækninger, 15.811 tdr. flyvesandsstrækninger, og 70.105 tdr. land lå hen som moser og kær; ringe var især Hammerum herred, hvor sikkert ikke mere end 10 % af arealet var under plov; men stort bedre stod det ikke til i Ulfborg og Hind herreder, som mod vest var opfyldt af store kærområder, der dog gjorde nytte ved at



Bierhvervenes gruppering i hedeegnene.
(Fra Hugo Matthiessen: Den sorte jyde).

indeholde tørv, mens resten af herrederne bestod af sandjord; den østlige del af Bølling herred var som de ringere sogne i de to førstnævnte herreder, og Nørre Horne herred havde store hedestrækninger, noget, som også var karakteristisk for Hjerm, Skodborg og Vandfuld herreder, der dog måtte betegnes som de frugtbareste og bedst opdyrkede. Lyngheder, hedemoser og flyvesandsstrækninger var således fremherskende i det vidtstrakte Ringkøbing amt, hvor der næppe fandtes et sogn uden hede, hedemose eller kær.

Men også her finder vi mange eksempler på nybrud, selv om „vesterboerne" derved kun kunne lægge nogle skæpper land ad gangen til deres avlsbrug; dog mener forfatteren, at den agerjord, som på denne måde indvindes år for år, samlet udgør et ret betydeligt areal, skønt de lave kornpriser egentlig ikke måtte virke særligt opmuntrende i så henseende. Særlig fremgang i nybruddet kom meget naturligt, da landbrugskrisen omkring midten af 1830erne var overvundet. Den betydelige befolkningstilvækst, som fandt sted i Vestjylland i tiden her omkring (jfr. tabellen s. 4), har i høj grad været medvirkende til, at man søgte at udnytte de muligheder, som de udstrakte hedestrækninger rummede, og det blev meget naturligt randområderne, man begyndte med. Og med de lånemuligheder, som kreditforeningerne åbnede fra 1851, kunne hedebonden, omend tøvende, nu nok i større udstrækning give sig i lag med det brydsomme arbejde at gøre hede anvendelig til agerbrug, bl. a. ved mergling og afvanding m. m. Hvor stor fremgangen i Ribe og Ring-

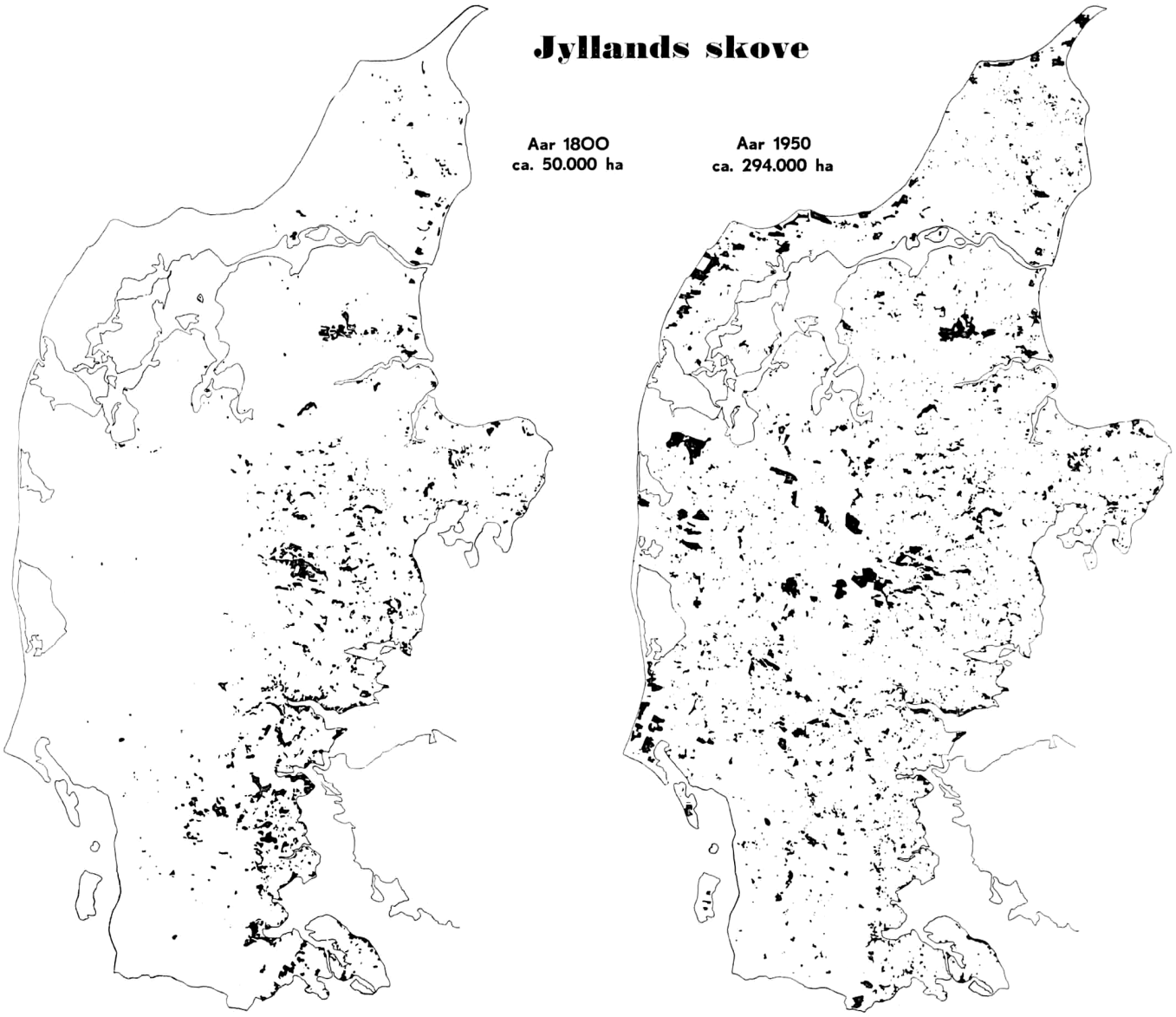


Gengivet efter Det danske Hedeselskabs kort.

køb ing amter var, kan udlæses af følgende tabel over tallene for udsæden her, beregnet i tdr., fra 1837 til 1866, da oprettelsen af Det danske Hedeselskab skabte epoke i opdyrkningen af Vestjylland. Tabellen er hentet fra F. Skrubbeltrang: Det indvundne Danmark. bd. 1.

Rug		
Ringkøbing amt:	21.730	26.521
Ribe amt:	24.321	27.580
Byg		
Ringkøbing amt:	14.081	18.208
Ribe amt:	11.678	15.395
Havre		
Ringkøbing amt:	30.604	60.563
Ribe amt:	20.652	46.967

Det vil let kunne forstås, at den karrige jord ikke gav tilstrækkelig næring til hedebonden og hans husstand, og i vid udstrækning søgte man på heden at bøde på fattigdommen ved bierhverv af forskellig slags, bierhverv, der i visse tilfælde stillede landbruget helt i skygge og forsinkede det reformarbejde, der tog sigte på hedens omdannelse til agerjord og anden nyttejord. I Vest- og Midtjylland, navnlig i Hammerum og Lysgaard herreder, blomstrede hosebinderiet, baseret på ulden fra de mange fåreflokke, der fristede livet på de store hedeflader; „de sorte jydestrømper" såvel som andre strikvarer fandt afsætning videnom. I omegnen af Daugbjerg og Mønsted i Fjends herred arbejdede man med kalkbrydning og kalkbrænding, i området omkring Nees i Skodborg herred forarbejdede man vinteraftener skeer af oksehorn, langs vestkysten skaffede bonden sig ikke blot fisk på bordet, men afsatte den som tør- og saltfisk i byerne, i Varde-egnen var de lerholdige bakkeøer grundlaget for fremstillingen af den sorte ildfaste jydepotte, der fra gammel tid udskibedes fra Hjerting og fandt afsætning både i Danmark og i udlandet. I 1838 udskibedes der således herfra ikke mindre end 297.980 sorte jydepotter, fremstillet af ialt 296 pottemagere, spredt over hele egnen. I Horne var der ikke færre end 62, i Fåborg 42, i Tistrup 38 og i Varde landsogn 25.



Gengivet efter Det danske Hedeselskabs kort.

I Kongeåegnen var smugleri et meget anvendt bierhverv, der kunne skaffe sin udøver – og der var mange udøvere af denne virksomhed – et godt supplement til de begrænsede muligheder, der lå i landbruget. Både da Kongeåen var toldgrænse, og da den senere var statsgrænse, smugledes der i stor stil over åen, nordfra stude og sydfra brændevin og manufaktur- og kolonialvarer.

Vestjylland havde hidtil fra statens side været et forsømt område, Danmark åbnede sig mod Østersø-områderne og lukkede sig mod vest. Og det var tilfældet i en sådan grad, at hovedparten af Jyllands handel gik over Hamburg, der indtil ca. 1848 økonomisk beherskede landsdelen. Men fra ca. 1840 gjorde England sig stadig stærkere gældende i dansk økonomi som en stadig større aftager af danske landbrugsprodukter såsom smør, korn og stude, og til at begynde med var det betegnende nok Hamburg, der besørgede eksporten til England af danske landbrugsprodukter. Ved treårskrigens udbrud standsede eksporten sydpå, og et forsøg blev gjort på at anvende Hjerting som dansk eksporthavn til England. Et kort stykke tid var Hjerting og København de eneste byer i Danmark, hvorfra der udskibedes varer til England. Fra Hjerting afsejlede i 1850 10 dampskibe på tilsammen 1745 t med 1115 stk. kvæg og 54.000 kg flæsk til England, og samme år viste en forespørgsel fra et engelsk firma om mulighederne for en fast fragtforbindelse mellem Kolding og Hjerting, at man fra engelsk side var interesseret i trafikforbindelserne til Vestjylland. Det var egentlig på linie hermed, at A. F. Tscherning i rigsdagssamlingen 1852–53 gik ind for en jernbaneforbindelse til Hjerting. Forholdene i Hjerting var imidlertid for primitive til virkeliggørelse af disse planer, men spørgsmålet om betydningen af et udviklet trafikvæsen til ophjælpning af det forsømte Vestjylland var dermed rejst. Helt afgørende for problemstillingen var begivenhederne i 1864; tabet af hertugdømmerne berøvede Danmark handelsvejene gennem disse landsdele, og i overvejelserne over, hvilke veje den

danske eksport til England burde tage, rettedes blikket naturligt mod vest; en storhavn her med et tilknyttet jernbane- og vejvæsen kom efterhånden til at stå som en nødvendighed, og dermed blev også forbundet ønsket om at ophjælpe det i økonomisk henseende helt tilbagestående Vestjylland. Og det var helt i overensstemmelse hermed, når Enrico Dalgas i 1870 skrev om de dårlige vestjyske veje:

„Et blik på kortet vil vise, at Vestjylland trænger overmåde stærkt til passable veje, og at der i denne retning er så meget at gøre, at det synes vanskeligt for den i det hele tynde befolkning at overkomme arbejdet, selv i længere tid. Derfor vil Jyllands jernbanenet, ført ind i hedeegnen, medføre en gennemgribende forandring og lettelse i disses kommunikationsforhold, og denne hjælp vil blive så meget mere påskønnet, som modsætningen mellem kommunikationsforholdene før og efter jernbaneanlæggene vil blive mange gange større her end andetsteds i Danmark. Desuagtet er der grund til at nære tvivl om, om hedeboerne vil være i stand til selv at udføre resten, nemlig det tilsluttende vejnet; thi medens der i Fyn er på en kvadratmil 1000 tdr. hartkorn og 3300 mennesker, er der f. eks. i Ringkøbing amt på en kvadratmil 220 tdr. hartkorn og ca. 800 mennesker, altså meget nær kun ¼ af de kræfter, der haves på Fyn."

Man var allerede på det tidspunkt så småt i gang med at udbedre vejforbindelserne i Vestjylland; i slutningen af 1840erne havde man fuldendt vejen fra Silkeborg over Herning til Ringkøbing, i 1851 var Herning–Holstebro-vejen en kendsgerning, 1862 påbegyndte man Vejle–Herning-vejen, 1864 gennemførte man vejen fra Vejle over Grindsted til Varde. Dertil kom i 1865 åbningen af jernbanelinjen Langå–Viborg–Skive–Struer og året efter Struer–Holstebro.

På det tidspunkt, da Dalgas skrev om de dårlige vejforbindelser i Vestjylland, var Det danske Hedeselskab, stiftet 1866, en kendsgerning, og under Enrico Dalgas' energiske ledelse fremskyndedes og udvidedes den opdyrkning af hederne, som allerede var i gang, og som det lykkedes for Hedeselskabet at organisere til et fælles fremstød over en bred front. For Dalgas og hans medarbejdere var det en nødvendighed at sætte et oplysningsarbejde i gang med sigte på en opdyrkning af heden, og dette medførte en undersøgelse af boniteten af hedestrækningerne, en undersøgelse af forekomsterne af mergel, tørv og vandingsmuligheder; man søgte også at fremskynde udviklingen af samfærdselsmidlerne og fremme plantningen af læhegn og plantager – og hermed begyndte en virksomhed, der var til uvurderlig gavn for hele landsdelen, og som i allerhøjeste grad har medvirket ikke alene til en ændring af det vestjyske landskab, men også til den økonomiske vækst i hele Vestjylland, som siden har været en kendsgerning.



Hedebonde.

De på siderne 6 og 7 viste kort vil sikkert være tilstrækkelig til at vise, hvor omfattende og værdifuld Hedeselskabets virksomhed har været i de forløbne år.

Men hvad disse kort og denne artikels tabeller kun indirekte giver meddelelse om, er det umådelige slid, der har været forbundet med opdyrkningen af de vestjyske hedestrækninger og udmarker; kun den, der gennem hårdt arbejde har fået slidgigt og kroget ryg og andre af det sure slids kendemærker, har forudsætningen for til fulde at forstå, hvad det har kostet at omskabe den sandede og genstridige vestjyske hede til den kulturjord, som vi kender i dag.

Det Vestjylland, som Emanuel Falbe Hansen så møjsommeligt gennemrejste i sommeren 1860, har kun få lighedspunkter med det Vestjylland, som den rejsende haster igennem i hundredåret for det store havnebyggeri i Esbjerg.



Et studekøretøj.



ESBJERG HAVN

Den seneste udvikling og de nærmeste opgaver

Af havnedirektør, civilingeniør O. F. Bache

I det Vestjylland, som seminarielektor Kaae har givet et levende billede af i den foregående artikel, byggede man så for 100 år siden det lille trafikhavnsanlæg, som skulle blive starten på en af de mest forrygende egnsudviklinger, danmarkshistorien har kendt.

Bag havnen opstod en lille by, og sammen er by og havn vokset i et til tider meget kvikt tempo og har udviklet sig til det Esbjerg, vi kender i dag. Et levende og dynamisk bysamfund med ca. 75.000 indbyggere, en stærkt voksende industri, en dygtig handelsstand, et veludviklet kulturliv og et fremragende undervisningsvæsen, som gerne inden århundredeskiftet skulle suppleres med et universitet. Og foran dette en af landets vigtigste havne. Nr. 2 efter København som eksporthavn. I fuld gang med den moderne roll-on/roll-off containertrafik til England. I løbet af få år helt dominerende havn for samhandelen med England. En af de meget få danske stykgodshavne – om ikke den eneste – som med fortrøstning kan se fremtiden i møde. Og ved siden af trafikhavnen en af landets største og vigtigste fiskerihavne.

Hvordan gik hele denne udvikling til? Hvem startede den? Hvilke kræfter påvirkede den? Hvilke virkninger udløstes? Disse og mange andre spørgsmål, som melder sig for læseren, kan jeg ikke komme ind på her, men må henvise interesserede til studie af de mange udmærkede skildringer, som jubilæumsåret bragte os. For havnens vedkommende især Sigurd Rambusch's fortrinlige redegørelse for havnens historie.

I stedet vil jeg søge at sige lidt om udviklingen gennem den sidste halve snes år og om de nærmeste opgaver og derigennem belyse havnens situation. Det vil nok være mest praktisk at se på de enkelte havneafsnit for sig og begynde med fiskerihavnen.

Fiskerihavnen

I havnens udviklingsplan fra 1949 var der (med fiskeriforeningens formands billigelse!) ikke regnet med noget større behov for udvidelse af fiskerihavnen. Året før var imidlertid fiskeriet til den ny andelssildeoliefabrik startet, og efter et par magre år kom der gang i sagerne. Omkring midten af halvtredserne var det oplagt, at havnen måtte udvides med et bassin, og at man måtte have fiskerihavnen delt i to afdelinger, en for konsumfiskeriet og en for industrifiskeriet, som medførte en betydelig forurening. I 1956 gik man i gang. Det viste sig, at man ved hjælp af sandet fra uddybningen af det ny bassin billigt kunne fremstille de arealer, der senere skulle bruges til et nyt beddingsanlæg overensstemmende med 1949-planen, som forudsatte denne funktion flyttet til fiskerihavnens nordende.

I disse år skete der en hastig stigning i kutternes vægt, mest som følge af installation af større og tungere motorer. Derfor blev stadig flere kuttere for store til at kunne optages på beddingsanlæggets sidetræk, og de fik således ikke længere en tilfredsstillende betjening på beddingsanlægget. Dette resulterede i bevilling til et større beddingsanlæg ved det nye bassin.

Planen om flytning af beddingsanlægget udløste en heftig lokal strid, idet en del af fiskerne med støtte af andre borgere i stedet krævede det bestående beddingsanlæg ombygget og udvidet. Havnens ledelse fastholdt imidlertid, at anlægget skulle flyttes



Fiskerihavnen med beddingsanlægget i forgrunden.

til fiskerihavnen, dels fordi det overvejende betjener fiskerfartøjer, dels fordi der derved skabtes nødvendige frihedsgrader inden for havnens ydermoler til senere udvidelser af trafikhavnsanlæggene. Havnerådets synspunkt blev det sejrende.

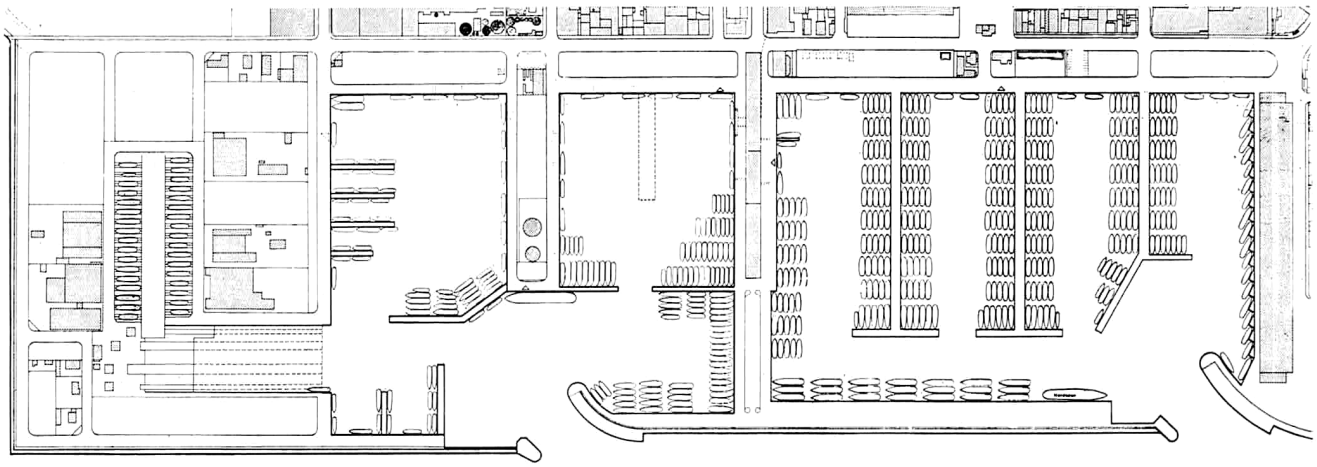
Det var en overordentlig vigtig havnepolitisk beslutning. Hvor afgørende den var, kunne ingen af de implicerede vide, for på det tidspunkt vidste man af gode grunde ikke noget om containertransport; men det var denne afgørelse, som i 1964–66 satte havnerådet i stand til – langt billigere og hurtigere end det ellers havde været muligt – at tilvejebringe de nødvendige anlæg til den containeriserede baconeksport. Bekræftelsen på dispositionens rigtighed indtraf omtrent samtidig med indvielsen af fiskerihavnsudvidelsen og beddingsanlægget.

Også konsumfiskeriet fik i årene op til jubilæet et værdifuldt nyanlæg ved opførelsen af den mere end 8000 m² store moderne auktionshal, helt uden søjler og med plads til 18 lossende kuttere på en gang ved auktionskajens skrå „parkeringspladser".

Nye opgaver trænger sig på i fiskerihavnen. Antallet af kuttere vokser. Det er nu oppe på 575 kuttere over 15 tons. Dette betyder mangel på liggeplads og gør en ombygning af fiskerihavnens bassiner nødvendig. Situationen har været forudset, og der er taget højde for den i havnens investeringsplan for de kommende år.

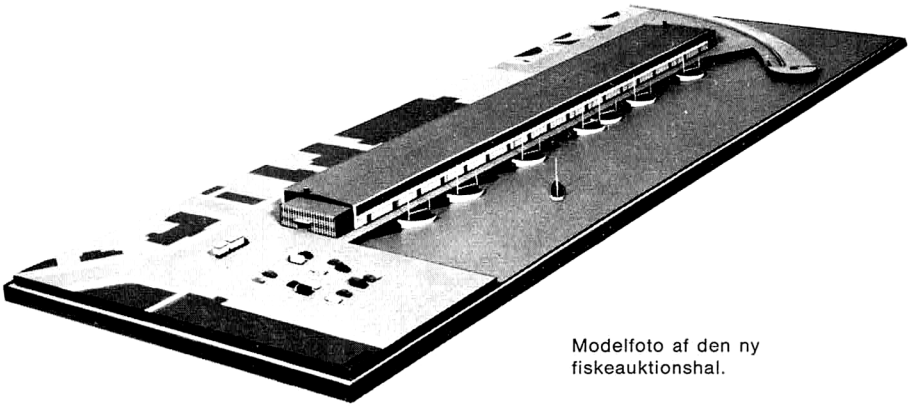
Mangelen på liggeplads udløste i slutningen af 1968 kravet om et nyt havnebassin. Dette krav er bortfaldet, efter at man er blevet kendt med havnens saneringsplan, som kan gennemføres langt billigere og – hvad der er overordentlig vigtigt – kan udskyde det tidspunkt, hvor et helt nyt fiskerihavnsanlæg må etableres nord for det bestående. Det ligger jo nemlig nær at antage, at vi i en ikke alt for fjern fremtid står overfor en strukturændring i fiskeriet, og først, når vi kender den nye struktur i det fiskeri, der skal benytte havnen, kan vi vide, hvordan vi skal indrette den. Derfor er det en lykke, at vi kan løse opgaven i dag inden for havnens nuværende ramme. Der er tale om udrustningsbroer i det nuværende 5. bassin, lukning af slæbestederne i 2. og 3. bassin, nye broer, som skaber 4. bassiner i konsumhavnen, fjernelse af hyttefadsbroerne i forhavnen og bygning af en kaj der til de store stålkuttere og redningsskibet. Arbejderne vil blive gennemført i årene 1969–74.

Det stigende antal store, tunge stålkuttere kan snart gøre etablering af et sidetræk for disse på beddingen aktuel. En anden ting, der i den kommende tid må overvejes er, om man ikke i



Fiskerihavnen, som den vil se ud, når saneringsplanen i 1974 er gennemført.

stedet for en udvidelse af antallet af standpladser for den normale kutterstørrelse, skulle overdække standpladserne, så malerarbejdet kan fremmes og gøres uafhængigt af vejrliget.



Modelfoto af den ny fiskeauktionshal.

Trafikhavnsbassinet

I årene 1960–61 forlængedes Tværkajen med 150 m til ialt 300 m længde. Ved denne kaj finder en betydelig stykgodsomsætning sted med nordtyske havne, og Whitstable ved Themsen. Sidstnævnte rute udbygges i 1969 ved indsættelse af et nyt og større skib, indrettet til at arbejde med palletrafik efter truck til truck-metoden, det eneste mulige alternativ til den moderne containertrafik.

I trafikhavnsbassinet er det havnerådets ønske hurtigst muligt at få anlagt et bolværk med containerkran til betjening af containertrafikken i den form, hvor containere løftes mellem skib og kaj. Mangelen på en sådan kran var årsagen til, at en containerrute, som startedes i 1967 til England, ikke fik Esbjerg som dansk havn. Da containertrafik under denne form af mange anses for den mest rationelle, er ønsket om dette projekts gennemførelse det, der trænger sig hårdest på for trafikhavnsanlæggene i Esbjerg.

Når Esbjerg snakker om containeranlæg, er der – ikke mindst på længere sigt – adskilligt mere realisme over sagen end andet steds i landet. For bevillingsmyndighederne er det imidlertid nødvendigt at sikre sig, at dette også virkeligt er tilfældet. Det er mit håb, at der i 1969 kan skabes grundlag for, at vi kan komme videre med denne sag.

Færgehavnen

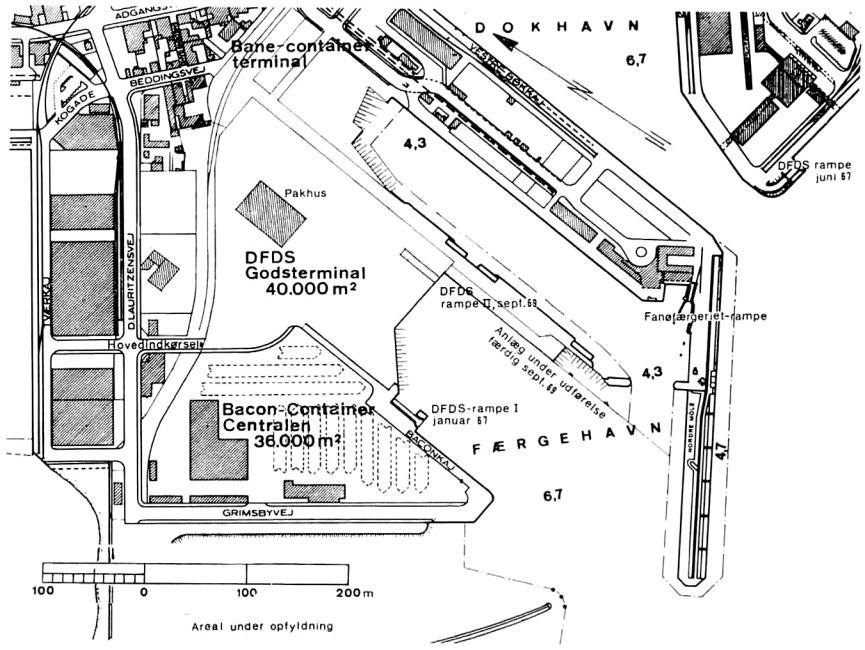
Indførelsen af containeren i søtransporten (og landtransporten) er den vigtigste nydannelse på søtransportens område siden dampkraften stak til søs, og man opfandt skibsskruen. Den er baggrund for den fuldstændige revolution, som søværts transport af stykgods undergår i disse år, og som uundgåeligt griber ind også i den danske havnestruktur. Af de danske stykgodshavne er det vel kun Esbjerg, der berøres i positiv retning.

Jeg har tidligere omtalt, hvorledes havnerådet i 1958 skabte sig muligheder i Færgehavnsområdet ved at gennemtvinge udflytningen af beddingsanlægget og de dertil knyttede virksomheder, der, efterhånden som havnen var vokset, lå helt forkert placeret. Uden store omkostninger til nye ydermoler blev man her i stand til at etablere bacon-containeranlægget, da Eksportsvineslagteriernes Salgsforening og D.F.D.S. i 1964 skulle vælge dansk havn for den rationaliserede baconeksport. Anlægget indviedes den 17. januar 1967, en af de mest skelsættende datoer i havnens historie.

I samme område er der mulighed for flere anlægspladser og et rigeligt areal til opmarchpladser og fornødne pakhuse. I fuld udbygning opfyldes det gamle Færgehavnsbassin.

Fra starten indsattes roll-on/roll-off skibet „Somerset", der på sine to dæk kan overføre mere end 110 bacontrailere, almindeligt containergods på hjul eller andet rullende gods. Snart fulgtes det af søsterskibet „Stafford". Nu er skib nr. 3 med en kapacitet som de to første tilsammen under bygning, og havnen befinder sig i et kapløb med skibsværftet om at få anlægsplads nr. 2 i Færgehavnen færdig. Indsættelsen af det nye skib vil finde sted senest den 1. september i år.

Da det har vist sig, at en del mennesker, som burde vide bedre, taler om transporterne med disse skibe, som om der kun overføres landbrugsprodukter, er det nok værd at under-



Esbjerg havn. Containeranlæg i Færgehavnen.

strege, at de såkaldte „baconbåde" foruden landbrugsprodukter sejler med et stort antal standardcontainere, storflats, biler og campingvogne.

D.F.D.S., som har sejlet på havnen praktisk talt siden dens åbning, har truffet beslutning om at koncentrere al sin Englandstrafik i Esbjerg og har lige taget et nyt pakhus ved Færgehavnen i brug til ekspedition af containergods.

I 1967 overførtes knap 25.000 enheder, i 1968 ca. 40.000 og i løbet af få år passeres 100.000. Hyppige afgange til flere engelske havne vil gøre ruterne attraktive for rederiets kunder.

Vej- og baneforbindelserne

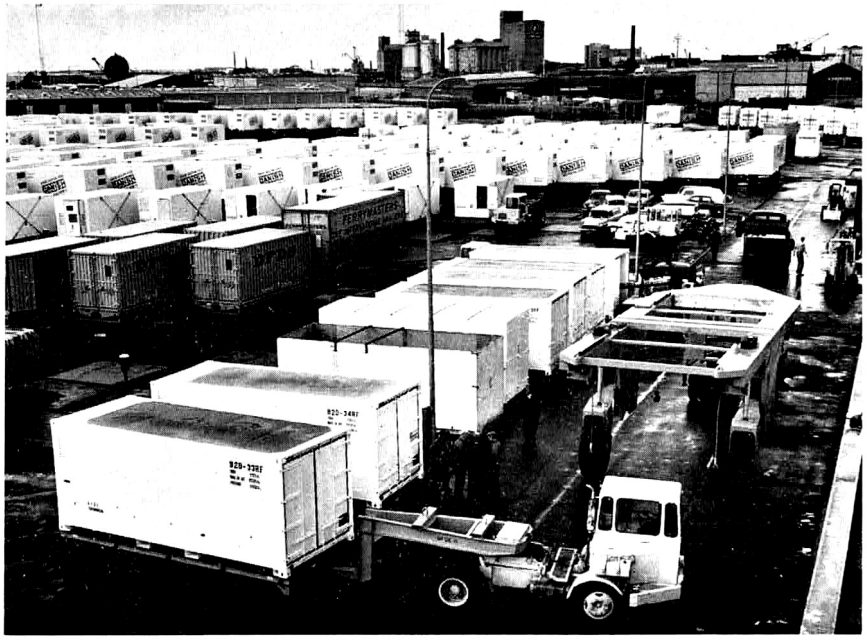
Netop udbygningen af containertrafikken, som jo betjener sig af såvel vej som bane, har gjort det nødvendigt, at disse faciliteter er i orden. Det er ikke mindst på denne baggrund, at havnen i det sidste par år har udbygget sin indfaldsvej fra øst og sin hovedtrafikåre til 14 m kørebanebredde. Det er at håbe, at udbygningen af vejforbindelserne ude i landet til Esbjerg følger hurtigt efter. Forbindelsen til det kommende motorvejssystem og diagonalvejens forlængelse er såre vigtige ting for trafikken på Esbjerg havn.

I forbindelse med D.F.D.S.'s containerterminal indrettes en plads med sporanlæg til ekspedition af banecontainere. Vedrørende løfteoperationerne forhandles for tiden mellem D.F.D.S., D.S.B. og havnen.

Iøvrigt er man begyndt på en omfattende sanering af sporsystemet på havnen, som stammer fra en tid, da næsten alt gods transporteredes pr. bane. I de kommende år vil mange spor forsvinde og afgive kærkommen plads til friarealer.







Foroven:
D. F. D. S.' godsterminal. Centret for godsomsætningen med England.

I midten:
Banecontainerekspedition ved den gamle 35 tons kran. Ved det nye anlæg vil moderne materiel løse denne opgave.

Forneden:
Baconanlægget. I forgrunden 20 fods-standardcontainere med andet gods.



Indsejlingen til Dokhavn og Englandskaj. I forgrunden er m/s »Somerset« ved at bakke ind til baconanlægget.

Dokhavnen

Moderniseringen af Dokhavnen, som påbegyndtes før krigen med ombygning af Nordre Dokkaj, er nu afsluttet. Dokslusen er fjernet og vanddybden forøget med 2 m til 6,7 m ved middel springtids lavvande (MSL).

Efter et forgæves forsøg fra havnens side på at etablere et samvirke mellem kulfirmaerne, hvis omsætning af fast brændsel er stærkt faldende, måtte havnen opsige lejemålet om kulpladsen ved Østre Dokkaj. Hvor den lå, er der nu et moderne pakhus og opmarchareal for D.F.D.S.'s roll-on/roll-off trafik med selskabets flagskib „Winston Churchill". Ved Vestre Dokkaj fortrænges en anden af havnens gamle kulpladser efterhånden af sten- og grusfirmaer, som henter sømaterialer fra Cancer-grunden ved Horns Rev. Da ralbjærgningen på selve vestkysten nu stoppes, vil havnen have et voksende problem med at skaffe kajplads til indbringning af sten og grus fra søen.

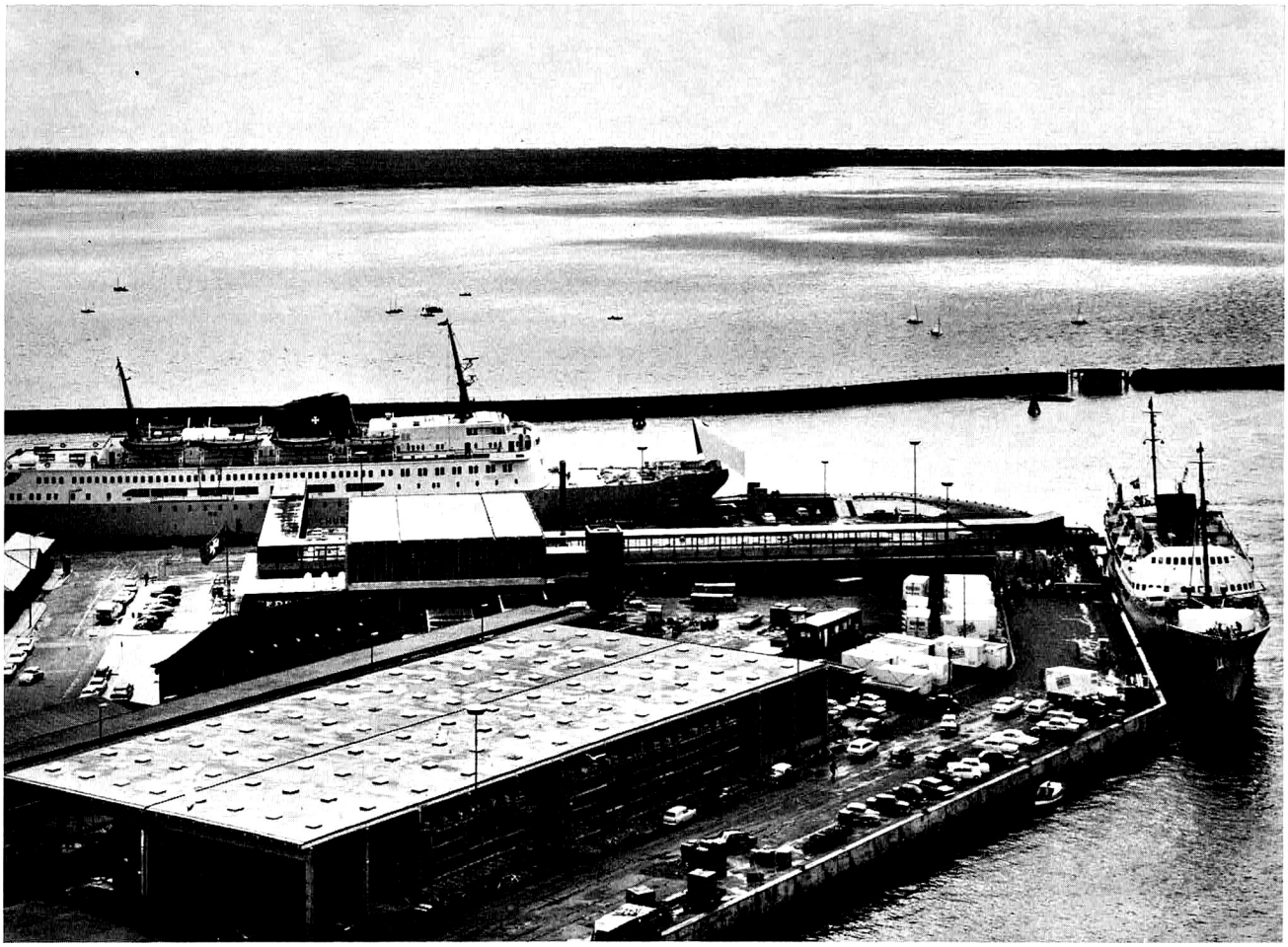
Efter at Eriksen & Christensen a/s har opført en moderne kornsilo ved Nordre Dokkaj, er omsætningen over denne kaj steget betydeligt.

Englandskajen

D.F.D.S. moderniserede sin passagerforbindelse til Harwich i 1964 ved indsættelse af det store pragtfulde motorskib „England", som foruden et stort antal passagerer kan overføre ca. 90 personbiler, der køres til og fra borde ad en mobil siderampe. Skib nr. 2 til ruten „Winston Churchill" blev ikke magen til. På dette skib indrettedes et vogndæk med væsentlig større kapacitet og delvis med tilstrækkelig fri højde til overførsel af containergods, trailere og lastvogne og med elevatorforbindelse mellem vogndæk og lastrum. Til dette skib, som indsattes 1. juni 1967, byggedes en rampe ved kajens vestende, så ombordkørsel kan finde sted over stævnen. Samtidig opførte rederiet en fuldt moderne passagerterminal med „fingre" i 1. sals højde mellem skib og pas- og toldvisitationslokale.

Vestkraft

Ved Østre Forhavn ligger det store kraftværk Vestkraft, som med 5–6 års mellemrum fordobler sin kapacitet. Hidtil har værket i overvejende grad fyret med brunkul; men i fremtiden skal man fyre med udenlandsk brændsel, fast eller flydende, som vil blive tilført pr. skib. Da det drejer sig om store og stadig stigende mængder, spiller fragten en meget stor rolle. Større besejlingsdybde betyder stor fragtbesparelse. Derfor rejste Vestkraft i 1964 kravet om større besejlingsdybde indtil kraftværket. Spørgsmålet blev genstand for en omhyggelig undersøgelse i et arbejdsudvalg un-



M/s »Winston Churchill« og m/s »Kronprinsesse Ingrid« ved passagerterminalen. I forgrunden D. F. D. S.' nye stykgodspakhus.

der havnelovskommissionen, idet den ny sandpumper „Taurus" havde vist sig i stand til at opretholde større vanddybde end hidtil nødvendigt i sejlrenden over Grådyb Barre. Undersøgelsens resultat blev, at der var økonomisk grundlag for projektet. Derfor er man nu i gang med bygning af en ny kaj til Vestkraft med 10,5 m ved MSL mod hidtil 6,7 m. Kajen skal være færdig 1. oktober i år, så kraftværket kan modtage skibe med 15.000 tons last.

Viser det sig nødvendigt – og det tyder alt på, at det bliver i løbet af få år –, kan der uddybes ved den ny kaj til 12 m (MSL); men så vil det også være nødvendigt at flytte ydermolen foran Englandskajen for at havnen kan besejles af de endnu større skibe med op til 30–45.000 tons last. Sker dette, vil der samtidig være åbnet for havnens videre udvidelse mod øst, hvor kommende tiders havneanlæg kan bygges, tilpasset de særlige krav, som til den tid måtte blive stillet, og med helt fortrinlig forbindelse til både vej og bane.

Den Kongelige Grønlandske Handel

Esbjerg er som bekendt blandt de havne, som har erklæret sig for interesseret i KGH's udflytning. Havnen har fortrinlige muligheder for at være den danske udskibningshavn for det planlagte transportsystem.

Dersom anlægget kommer til Esbjerg, vil det blive placeret i en havneudvidelse ved Vestkraft.

Oprensningen

Den væsentligste kilde til havnens underskud i disse år er dens meget store oprensningsudgifter. Det drejer sig om fjernelse dels af sand på Grådyb Barre og i indsejlingerne, dels af mudder, slik fra vadehavet, i havnens bassiner. Med hensyn til den første del af opgaven er vi forhåbentlig nået et stort skridt videre gennem ombygningen af den store sandpumper „Taurus" til slæbesugning. Det er en af vore vigtigste opgaver i de nærmeste år at finde frem til løsningen af problemet at gennemføre oprensningen af havnebassinerne på en mere økonomisk måde, evt. at finde frem til metoder til at nedbringe tilslikningen. En af de ting, som i hvert fald bliver nødvendig, er indsættelse af mere moderne og hensigtsmæssigt materiel end det tidligere anvendte.

Esbjerg havn ser med fortrøstning fremtiden i møde. I kraft af sin beliggenhed er den sikker på stigende omsætning. Den dag skulle ikke være fjern, hvor havnen ikke bare indirekte gennem sine samfundsmæssige virkninger, men også direkte er et aktiv på statsregnskabet.

Trafikale fremtidsperspektiver FOR ESBJERG

Af generalplanchef, cand. polit. Kai Lemberg

Esbjerg er vel det klareste og mest storstilede eksempel i Danmark på en by skabt af offentlige investeringer i transportanlæg, nemlig havnen. Københavns mere dunkle oprindelse for ca. 801 år siden taler ganske vist om lignende investeringsplaner under bisp Absalon; men Københavns vækst hang dog i væsentlig grad sammen med andre forhold – dens befæstede borg, dens (dengang) centrale placering i riget og dens funktion som hovedstad og kongesæde. Esbjergs udvikling siden den med 13 indbyggere i 1868 fik tildelt en statshavn, er derimod så at sige identisk med havnens historie.

Efterhånden er Esbjerg tillige blevet en betydelig industriby, centralby for den sydvestjyske region med en kraftig koncentration af handel, højere undervisning m. m. Der er ingen tvivl om, at byens fremtidige udvikling vil være nært forbundet med dens trafikale status, hvor havnen igen kommer i første række, men hvor også trafikforbindelserne med resten af landet vil spille en væsentlig rolle.

Hvordan stiller disse perspektiver sig nu, hvor vi på mange måder er inde i en trafikal strukturforandring, bestemt af den tekniske udvikling på transportområdet, af den dynamiske industrielle udviking i nye områder, hvoriblandt Vestjylland, af koncentrationstendenser i udenrigshandelen og af bilismens og flyvningens erobring af stadig større andele af den samlede trafik?

På søtransportens område peger anvendelsen af stadig større fartøjer i udenrigsfarten, sammenholdt med en relativt stagnerende indenrigs skibsfart, på en koncentration af den voksende godsomsætning og passagerfart på et fåtal store havne. Mens Københavns havn trods disse generelle tendenser i en årrække har haft en faldende andel af den samlede danske søværts godsomsætning, har de 7 største provinshavne – vist på kortet *fig. 1* – erobret en stadig stigende del af dette marked. I 1938 og i 1950 havde disse store provinshavne ca. 25 % af samtlige danske havnes godsomsætning, men i 1967 33 %, mens de tilsvarende andele for Københavns havn var 35 % i 1938, 32 % i 1950 og 22 % i 1967.

For Esbjergs vedkommende er denne vækst mere udpræget knyttet til udenrigshandelen end for nogen anden af de store danske havne. Dette er ikke så forbavsende med havnens geografiske placering. Jeg havde nær sagt, at Esbjerg aldrig siden Knud den Store har været særlig centralt placeret i riget.

Frem til de seneste år har Esbjerg havn imidlertid haft det handicap, at den ikke kunne tage mod så dybtgående skibe som København, Århus, Aalborg, Odense og et par andre af de store provinshavne. Grådyb barre satte grænse for mulig kajdybde ved 7,5 m. Først med stationeringen af „Taurus" ved Esbjerg i 1960 blev der mulighed for at tilbyde større dybder, og en uddybning er i gang til 11,8 m – som yderligere kan øges til 13,3 m. Behovet for de store dybder meldte sig først fra brændselsforsyningen til Vestkraft, men vil også få betydning for baconeksporten og fremtidens større skibe til import. I årene siden 1960 er også på andre måder sket en vældig udbygning af havneanlæggene, som det nærmere er beskrevet i foranstående artikel af havnedirektør Bache.

Udviklingen af den samlede godsomsætning over Esbjerg havn har i perioden siden 1938 gennemløbet en kraftig udvikling: fra 0,7 mill. t. i 1938 til 1,2 mill. t. i 1961 og 1,5 mil. t. i 1967. Denne udvikling er overvejende sket inden for dry cargo, idet olietilførslerne til Esbjerg er ret beskedne. For Esbjerg havn er dry cargo omsætningen fra 1961 til 1967 steget med 32 %, for alle danske havne under eet med 6 %. I den forbindelse er det af største betydning, at der gennem de seneste års udbygning af containerhavnen er sket en storstilet indsats i retning af at modernisere og udbygge landbrugseksporten over Esbjerg. Dertil kommer fiskerihavnen, hvis fangster ikke tæller med i godsomsætningen, før de udskibes, og passagerfarten på England, som både for personer og for biler er steget efter indsættelsen af de nye, meget moderne DFDS-skibe.

I fremtiden er der grund til at vente, at størstedelen af den danske søværts udenrigsomsætning vil blive koncentreret dels på de største, mest velbeliggende og mest velindrettede havne, dels på særlige oliehavne, el-

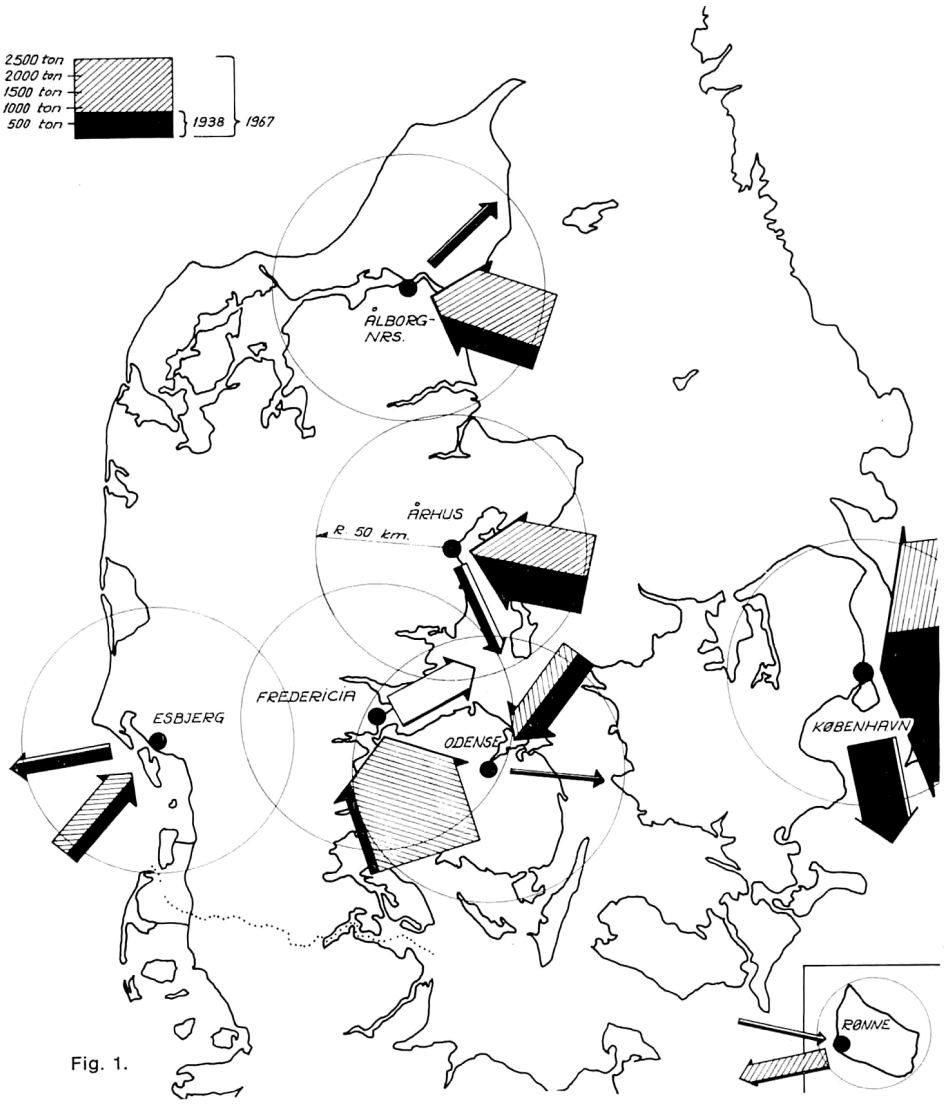


Fig. 1.

værkshavne og enkelte mindre havne med særlig råstof- og brændselskrævende industrier.

Et blik på Danmarkskortet *fig. 1* viser, at det meste af Danmark oplandsmæssigt er dækket af de store havne i København, Århus, Aalborg, Odense, Fredericia og Esbjerg. Som antydet er der dog landsdele, hvor en god sekundær regionalhavn kan være et nødvendigt eller dog ønskeligt supplement til ovennævnte havne.

Esbjergs særlige muligheder er knyttet til landbrugseksporten mod vest med container- og trailertrafik, til import af korn, foderstoffer, gødning og anden dry cargo med mellemstore skibe fra de primære europæiske storhavne i Nordvesteuropa og til person- og bilforbindelse med England. Dertil kommer brændselsimporten til Vestkraft m. m. og fiskerihavnens fortsatte udvikling.

Som eksport- og importhavn har Esbjerg en fordel ved sin beliggenhed som den eneste til store fartøjer velegnede og altid isfri Vesterhavshavn, og som den store provinshavn, der ligger nærmest England og de nordvestlige store atlanthavne på kontinentet. Det er klart, at den ikke kan konkurrere med Hamburg, Bremerhaven, Antwerpen og Rotterdam; men den kan udnytte sin nære beliggenhed ved disse storhavne til at være aftager af gods fra dem med coastere og containerfartøjer i hele skibsladninger, hvis en sådan sekundærfunktion kan foregå hurtigt og økonomisk, dvs. med helt moderne materialehåndtering, uden ventetider for fartøjerne og med førsteklasses forbindelse til det danske vej- og banenet. Når havnen investeringsmæssigt lever op til denne rolle, som det er gjort i de senere år, kan den for visse transporter være et kortere og bedre alternativ end København og de store Kattegathavne. Dertil kommer havnens gode position for forbindelser til og fra England, hvor den har den økonomiske fordel af en mindre skæv fordeling af ind- og udgående gods end sædvanligt i Danmark.

Ved siden af havnetransporterne er imidlertid også *de andre transportformer* af væsentlig betydning for Esbjergs udvikling fremover.

Såvel i vejnettet som i banenettet er Esbjerg placeret som det vestlige udfaldspunkt i den øst–vestgående tværforbindelse i det hovedlinienet der ofte betegnes som „det store H". Dertil kommer, at Esbjerg er oplagt centerby for en sydvestjysk region, der efter min mening også bør omfatte hele den vestlige del af Sønderjylland. Når Esbjerg på et senere tidspunkt (sammen med Ribe) bliver uni-

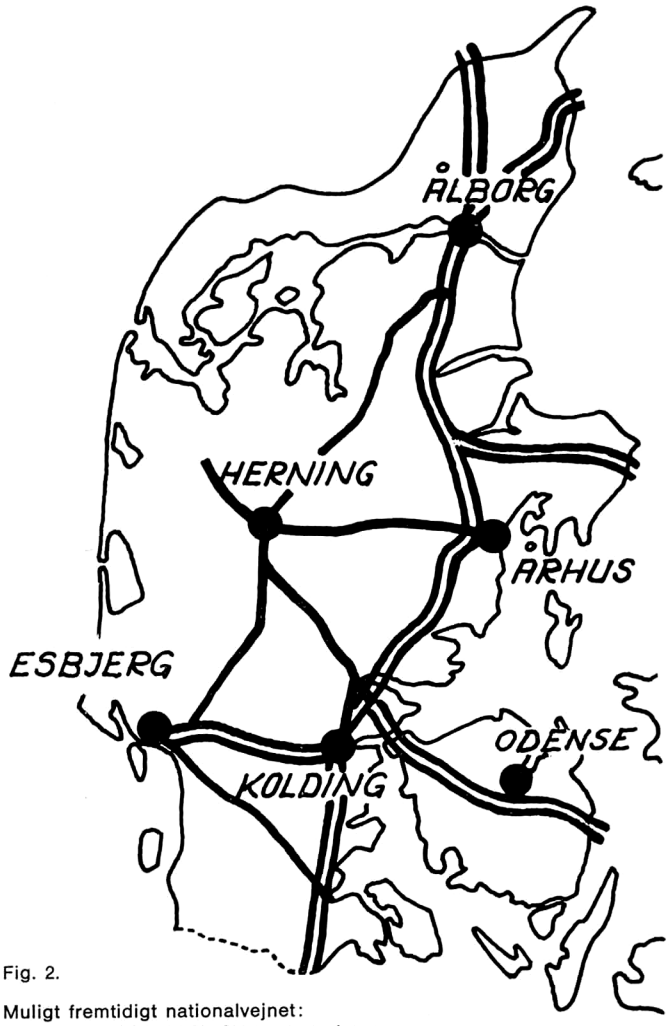


Fig. 2.

Muligt fremtidigt nationalvejnet:
═══ Uafhængigt af nye centerbyer.
——— Motiveret af Esbjerg, Herning og Holstebro som regionalcentre.

versitetsby, vil dens regionalcenterkarakter blive yderligere forstærket.

I vejnettet er Esbjerg således klart placeret på det mest overordnede net, – det der forbinder Danmark med udlandet og de danske hovedlandsdele indbyrdes, og hvis funktion bedst beskrives med betegnelsen nationalvejnettet. Dette hænger for det første sammen med Esbjergs position som hovedudfaldspunkt mod vest for enden af hovedlandevej A 1, der tillige er Europavej 66. Desuden må Esbjerg som fremtidigt regionalcenter have direkte forbindelse ad nationalvejnettet til de nærmest liggende andre regionalcentre og til de nærliggende hovedudfaldspunkter til udlandet. For mig at se betyder dette, at Esbjerg foruden mod øst til Kolding–Fredericia og videre over Lillebælt bør have vejforbindelse i højeste klasse mod nordøst over Herning til Aalborg og mod syd-



Fig. 3.

Baneplanudvalgets forslag 1968:
——— sikre fremtidige baner (hovednet).
– – – – foreløbigt sikre baner (10–20 år).
– – – – baner til nærmere undersøgelse.
Alle øvrige baner forudsættes nedlagt.

øst til grænsen ved Kruså. Disse 3 forbindelser vil sammen med et logisk opbygget nationalvejnet give Esbjerg hurtige forbindelser for al motoriseret trafik til alle landets regionalcentre, til hovedstaden og til alle de væsentlige udlandsforbindelser.

Dertil kommer naturligvis et veludbygget lokalt vejnet med landevejsforbindelser til de nærliggende oplandsområder og byer som Varde og Ribe samt bivejsforbindelse til oplandets mindre bebyggelser.

Et sådant differentieret vejnet vil give Esbjerg by og havn alle de former for hurtig og bekvem vejforbindelse som befolkning og erhvervsliv vil have behov for, herunder til betjening af landbrugseksporten via Esbjerg og af den videre distribuering af havnens import. Strukturen af dette overordnede vejnet er for Jyllands vedkommende antydet på kortet *fig. 2.*

Esbjerg ligger tilsvarende på det

overordnede *hovedbanenet* – det der i Baneplanudvalgets betænkning betegnes „det sikre fremtidige banenet", nemlig forbindelsen Esbjerg–København over Kolding–Fredericia–Fyn–Sjælland. Strækningen Esbjerg–Varde har Baneplanudvalget anset for sikker i hvert fald de første 10–20 år. Hvorvidt også den vestjyske længdebane Esbjerg–Ringkøbing–Holstebro samt banen gennem det vestlige Sønderjylland til Tyskland skal bevares er henskudt til afgørelse efter nærmere undersøgelser. De øvrige, mere trafiksvage banelinier i det sydvestlige Jylland, må derimod påregnes helt eller delvis nedlagt i de kommende år; men de har i forvejen kun ringe betydning for Esbjerg.

Esbjergs placering i det fremtidige jyske banenet er skitseret på kortet *fig. 3.*

Det skal i den sammenhæng nævnes, at Esbjerg station i 1964/65 (som blev særskilt analyseret af Baneplanudvalget) af jernbanestationerne uden for Københavns-egnen var landets 5. største såvel med hensyn til persontransportarbejde (efter Århus, Rødby Færge, Odense og Aalborg) som med hensyn til godstransportarbejde (efter Padborg, Rødby Færge, Århus og Aalborg).

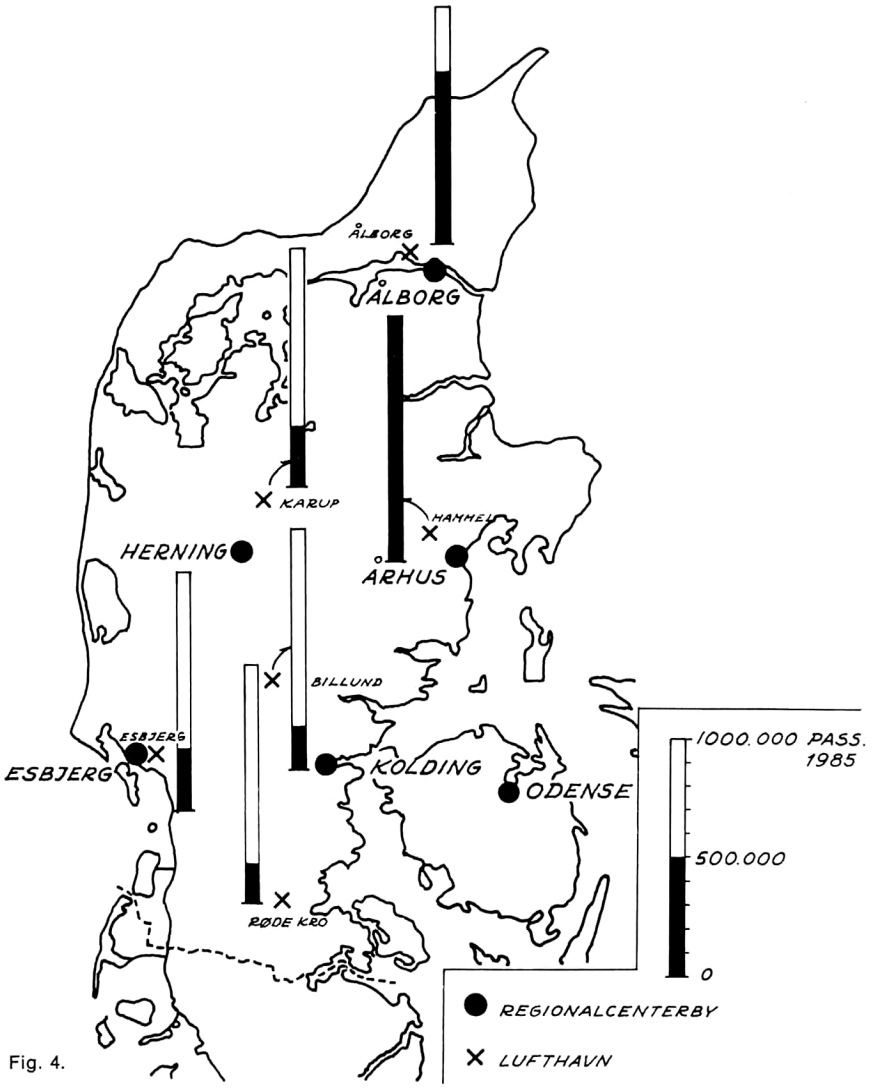


Fig. 4.

Søjlernes sorte del viser lufthavnspassagertal 1985 uden en Storebæltsbro.

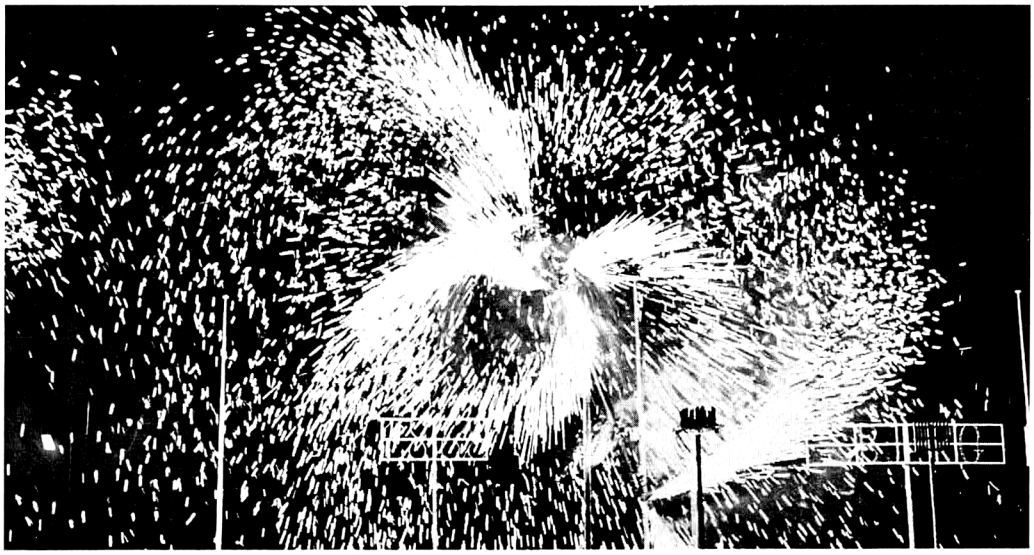
For luftfartens vedkommende har det hidtil stillet sig væsentligt ringere for Esbjerg. Den eksisterende lufthavn er af meget beskedent omfang og udstyr og har kun små trafiktal. Staten har ikke levet op til tidligere løfter om anlæg af en egentlig lufthavn ved Korskroen, og Esbjerg må derfor betjenes over Billund lufthavn i 60 km afstand. Efter beregninger jeg har foretaget for Provinslufthavnsudvalget til dets betænkning 1968 er der imidlertid grund til at forvente, at en Korskro lufthavn i 1985 vil kunne have et årligt passagertal på omkring 260.000 til og fra København, hvis der stadig ingen Storebæltsbro findes, og mellem 150.000 og 200.000, hvis Esbjerg-flyveruten skal konkurrere med tog og biler over en Storebæltsbro.

Disse tal er endda beregnet ud fra den forudsætning, at Billund lufthavn er opretholdt i 1985. Dette er tvivlsomt, hvis Storebæltsbroen findes, og uden en Billund lufthavn ville Esbjerg efter beregningerne få en snes tusind passagerer flere.

Kortet *fig. 4* viser et sandsynligt fremtidigt lufthavnssystem i Jylland samt beregnede passagertal i 1985, såfremt en Storebæltsbro ikke er åbnet til den tid.

Som en *sammenfattende konklusion* fører disse betragtninger mig til den konklusion, at Esbjergs havn også i fremtiden vil høre til de 3–4 vigtigste i Danmark, og at dens udbygning og trivsel som hidtil vil være stærkt bestemmende for byens udvikling. Det er givet, at Esbjerg har særlige chancer i landbrugseksporten fremover, og dette kan „smitte af" på dens muligheder for også at oparbejde en industrieksport. Muligvis kan den særlige beliggenhed udnyttes til, at Esbjerg som sekundærhavn for Hamburg og andre nordvesteuropæiske kontinentalhavne også kan få en helt speciel position som importør af skibsladninger fra disse storhavne til Danmark.

Andre faktorer, som oparbejdelse af Esbjerg som regionalcenter for Sydvestjylland og etablering af et universitet nær Esbjerg vil ligeledes få stor betydning for byens fremtid. Inden for landtransporten er Esbjerg en hovedhjørnesten såvel i vej- som i banetransporterne, og dette vil snarest forstærkes fremover. Hele denne udvikling vil gøre det klart, at Esbjerg også i luftfarten må placeres på en måde der tilgodeser dens behov som Sydvestjyllands eneste store befolknings- og erhvervskoncentration og – i en senere fremtid – som universitetsby.



ESBJERG HAVN 100 ÅR

Af direktør Mogens Kring

». . . . for nu skal hele Jylland gungre!«

Sådan lød én af foromtalerne af arrangementerne omkring ESBJERG HAVN's 100 års jubilæum i foråret 1968.

Man var vel ikke så glade for denne påstand, der ligesom forpligtede til noget større, end der var tilsigtet.

På den anden side var det måske med til at inspirere den indsats, som i sidste instans fik – i det mindste hele Esbjerg – og vel nok en betragtelig del af landet til at give genlyd af dette herlige jubilæum, – og også gav lidt ekko ud over grænserne.

Beslutningen om, at den unge by skulle markere sin „gamle" havns 100 år, blev truffet på et ret tidligt tidspunkt. Allerede i 1963 blev det fremført i erhvervsrådet, men så lod man det stort set være nok hermed. I Esbjerg går det rask, – så der måtte vel være tid nok.

Sidst i 1965 nedsattes så et idéudvalg, som skulle se på opgaven, og i troskab mod byens motto gik der kun en måned, før idéudkastet forelå.

Havnen er i sig selv en seværdighed

Den primære tanke blev, at havnen i sig selv er en levende udstilling og en seværdighed, og derfor burde jubilæumsfestlighederne koncentreres på havnens område.

Der blev med bred pensel opmalet udstillinger og arrangementer. Ideen blev forelagt, – og den blev godtaget. „Frisk skal det gå!"

Det blev borgernes fest for havnen

Nu skulle man finde de mennesker, som kunne og ville realisere alle disse mange ideer, og mere end 125 af byens borgere gav efter opfordring tilsagn om at ville varetage opgaver i mere end 30 udvalg.

Og så kørte rouletten.

I forretningsudvalget samledes trådene og støbtes kuglerne, og de enkelte udvalg sørgede så for at finde „kanoner" hertil.

Byens borgmester må nævnes i denne relation. Som formand for forretningsudvalget evnede han – ved siden af sine normale og rigelige gøremål – at være både initiativtager, igangsætter og inspirator for dette meget store apparat, hjulpet af Holger Larsen, som fra 1. januar 67 blev sekretær for havnejubilæet, og dermed den første professionelle, som kom ind i billedet.

Mange navne kunne nævnes – og mange fortjener at blive nævnt i forbindelse med disse store forberedelser, – men ingen nævnt – ingen glemt!

Det var i sandhed byens borgere, som muliggjorde og skabte dette jubilæum, – fra forretningsmanden, som satte tid og energi og forbindelser ind for sagen, – havnearbejderen, som gav afkald på normale vilkår og gjorde sit job under interimistiske og ofte ubehagelige forhold, – embedsmanden, som tog sin forøgede arbejdsbyrde med et smil, – husejeren, som pyntede sin facade til fest – og helt frem til tusinder af glade og feststemte esbjergensere, som gjorde Esbjerg til den smilende og glade by.

Byen får en »Overborgmester«

Og så må dog alligevel én nævnes. Arne Årøe – byens „overborgmester" i de festlige dage.

Det var vel nok nær ved at være „et kvarter over tolv", da Årøe efter opfordring tog jubilæets mange løse tråde og ender i sin sikre hånd og ved hjælp af alle tiders „drejebog" og – det bør heller ikke glemmes – assisteret af sit meget dygtige mandskab fra civilforsvarstjenesten – „sejlede jubilæumsskibet sikkert i havn".

Flyvende start

På disse få linier at fortælle indgående om jubilæets mange arrangementer er ikke gørligt.

Der kan kun plukkes enkelte blomster i den store, dejlige, brogede buket, som blev bundet omkring Esbjerg Havn i dagene – ja, helt fra lørdag den 20. april, da prins Henrik tog byen med storm og åbnede alle tiders flyvestævne – og til søndag den 5. maj, da så at sige hele byens befolkning – mere end 40.000 mennesker – overværede, at der blev sat punktum for jubilæet med et festfyrværkeri, som søger sin lige.

. . . og så oprandt dagen

Onsdag den 24. april – selve jubilæumsdagen – oprandt med skyet vejr og lidt byger fra vest, sådan som vejret nu plejer at arte sig på disse kanter ved denne årstid.

De første gæstende skibe var modtaget i havnen, da „Vesterhavsdrengene" i Byparken slog an til byens sang: „Esbjerg, lykken, eventyret", – – og så skete det!

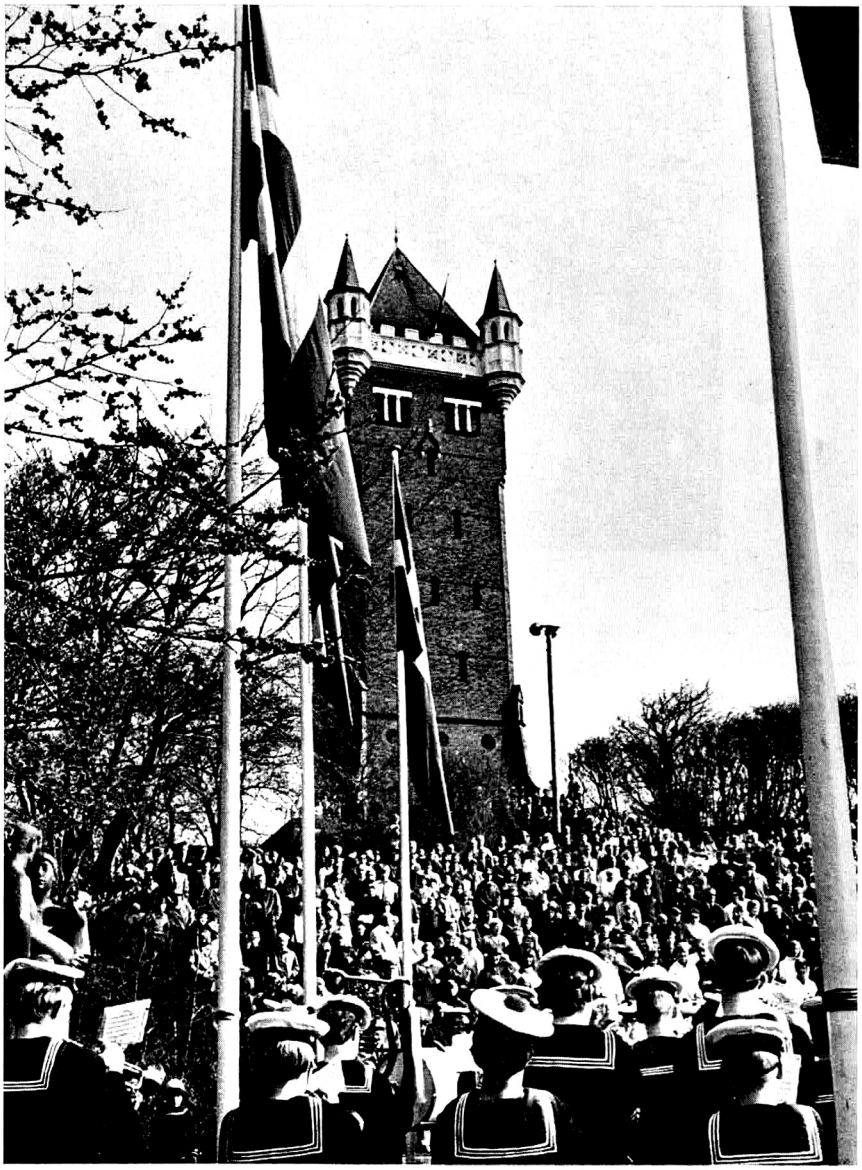
Skyerne spredtes, – solen brød igennem, og i det skønnest tænkelige forårsvejr kunne indenrigsminister Poul Sørensen erklære festlighederne omkring Esbjerg Havns 100 års jubilæum for åbnet.

Og med én aften undtaget blev dette vejr hele jubilæets vejr. Sol og sommer – og fest og farver.

Fest, farver og musik

For fest og farver var der over byen i alle jubilæets 12 dage.

Fest og farver i de tusind flag og bannere, som vajede fra flagmaster og husvægge – fra biler og busser og bag jubilæumssmykkede butiksruder.



Sol og sommer – fest og farver.

Fest og farver, når de røde dobbeltdækkede Londonbusser kørte gennem byen fra den hyggelige og muntre Engelske Pub og til det nyindviede Fiskeri- og Søfartsmuseum – byens jubilæumsgave til sig selv og til hele landet, – et kapitel helt for sig.

Og fest og farver og toner, når de mange orkestre marcherede gennem byen og gav koncerter og hele opvisninger, hvor de kom frem.

De fortjener så vist alle at nævnes, men lad os nøjes med to.

Vort eget – vistnok forstærkede – Veteranorkester, som var et helt ubetaleligt indslag ombord på „Sønderho" den sidste aften i havnen – og først og sidst – Skotterne – under hvad navn de så fremtrådte.

De tog alle uden undtagelse med storm, – som hele byen tog dem til hjertet.

Hvor var de festlige – og dygtige. Hvor blev der jubel, når man hørte lyden af sækkepiber og så de spraglede kilts.

Og Esbjerg blev »verdens navle«

Det britiske indslag i jubilæet markerede på en god og naturlig måde den store samhørighed, som netop Esbjerg så stærkt er med til at formidle mellem Danmark og England, – og den 6. Internationale Fiskerimesse – en



Mange kom med gaver.

imponerende messe – i den imponerende, nyindviede fiskeauktionshal – åbnede perspektivet endnu længere ud mod den verden, til hvilken byen føler sig som en naturlig port.

Også kærkomne visitter fra Esbjergs venskabsbyer viste, at vores glæde og fest blev delt af venner fra fjern og nær.

Havnen først, –

At man ved jubilæet havde søgt at sætte havnen og alle dens rørelser i focus, er kun naturligt.

Dens store tilknytning til landbrugsprodukternes afsætning og transport blev markeret gennem den meget smukke udstilling på Containercentralen, – og vi var vel mange, som benyttede lejligheden til at stifte et nærmere bekendtskab med „vore egne" skibe ved besøg på DFDS' M/S „England".

– men også byen og dens liv

Men også byen selv og dens liv blev tilgodeset gennem udstillinger og arrangementer, som skulle vise, at Esbjerg i dag er andet og mere end „fisk og dagligt brød".

Den meget smukke udstilling, som viste Esbjerg havn og by igennem 100 år, var et stykke kulturhistorie, som man nok kunne ønske bevaret som en permanent ting.

Tonernes plads i den by, som i skolevæsenets regi giver fri musikundervisning til 1500 børn, blev markeret på smukkeste måde.

„Vestjysk Symfoniorkester"s koncerter bød bl. a. lejlighed til uropførelse af Peter Holms symfoniske digt „Vyl", – og „Kammerensemblet" gav koncerter i Kunstpavillonens smukke rammer, hvor man til lejligheden havde suppleret sine kunstskatte med en særlig udstilling i tilknytning til hav og havn.

Teatersiden blev betjent fra Det kongelige Teaters opførelse af „Den besvimede hest" til byens egen „Spionrevy". Sanger- og orkesterstævner, by- og folkefester og farvestrålende tattoos satte yderligere kolorit på dagene, – og med centrum i den nyindrettede stadionhal markerede sporten den store plads, som den har i borgernes hjerter.

Børnenes fantastiske maleriudstilling omkring byens kommende rådhus viste, at den opvoksende ungdom er sig sin by og dens egenart bekendt. Ikke mindst dette er vel en god gave til en jubilar.

Og Kongen kom på besøg

Landets konge bragte selv sin lykønskning frem.

Det blev én af de dejlige, festlige dage, hvor Esbjerg kunne vise, at vist er man da „dreng" endnu og tør modtage en konge med „pop-musik" og beværte med „bakskul" på god vestjysk manér, – men netop gjort med manér, så det kalder på det gode og glade smil.

For det var måske jubilæet i en nøddeskal, – – en ung by, der som en kåd dreng havde givet sig i kast med en opgave, som nok lå lidt i overkanten af det, som man kunne forvente løst, – en opgave som blev løst – og løst på smukkeste måde, – netop fordi der er så mange „drenge" i denne by, – „drenge" som kan lide at lege og være lidt „frække", – men som alligevel har fundet en form og fået den pli, som gjorde, at festen ikke blot blev fest, men også fik den alvor og den baggrund, som gjorde dette jubilæum så uforglemmeligt.

Danmarks port mod vest

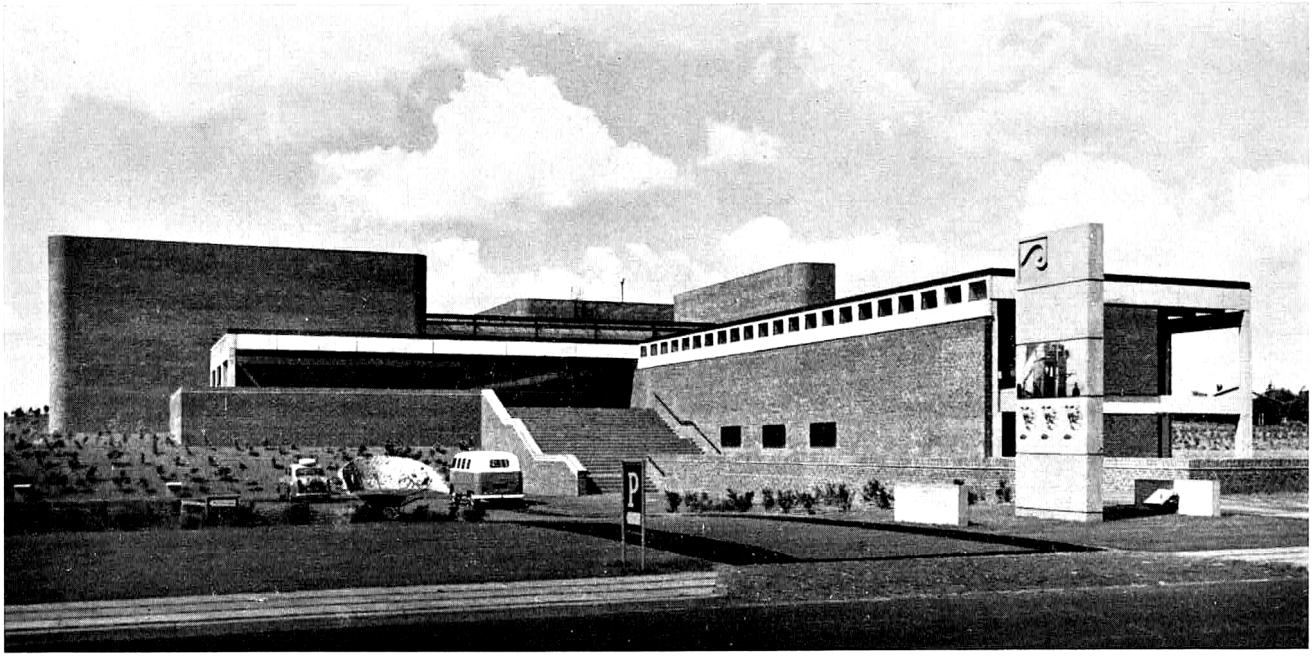
En by har fejret sin havn og har befæstet sin stilling, – ikke som en fjern og halvvild forpost derude mod vest, hvor i sin tid „mågerne skreg og slog sig ned i sandet", – men som en virkelig port *(det kan læses på engelsk)* ud imod en verden, – og åben for det land, – som satte portens søjler.



Skotterne sparede sig ikke.



Hans Majestæt Kongen hilser på børnene på vej ind til det nye Fiskeri- og Søfartsmuseum.



Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet, Esbjerg

AF MUSEUMSINSPEKTØR, MAG. ART. ALAN HJORTH RASMUSSEN

Esbjerg by indviede den 24. april 1968 sit ny fiskeri- og søfartsmuseum med tilhørende saltvandsakvarium. Anledningen var havnens 100-års jubilæum, og det ny bygningskompleks var sammen med festarrangementerne i jubilæumsdagene byens ydre markering af begivenheden.

100 år er der forløbet, siden Christian den Niende satte sin underskrift på loven om bygning af Esbjerg havn. Da var Esbjerg en nøgen klint ved havet, et tomt landskab med enkelte gårde og omkringliggende landsbyer. Havnen skulle være landets udførselshavn mod vest, den første havn på Jyllands vestkyst. Senere kom der også gang i fiskeriet, og de to erhverv blev de bærende for Esbjergs økonomi og udvikling. Hvad var da mere naturligt, end at give plads for et moderne fiskeri- og søfartsmuseum netop i byen Esbjerg?

Museumstankerne går tilbage til 1897, men da var det asfaltmaskinen, der brugtes ved Kongensgades asfaltering, som man tænkte sig som første museumsgenstand. Først efter den store fiskeriudstilling i 1932 kom der for alvor gang i museumssagen. Man ville lave et kombineret by-, egns- og fiskerimuseum, et fiskerimuseum, „hvor fiskerne kunne lære fiskenes livshistorie at kende, kunne studere modeller af fiskerbåde, kort over fangstpladser, oversigter over afsætningssteder. Muligvis kunne der oprettes en lille afdeling for nye patenter." I 1941 blev dette museum virkelighed, men 19 år efter udskiltes fiskeriafdelingen af egnsmuseet, og der dannedes en selvstændig museumsforening for fiskeri- og søfartsmuseet. Samtidig udvidedes arbejdsområdet til for fiskeriets vedkommende at omfatte hele landet, medens man for søfartens vedkommende fortsatte på lokalt plan.

Det ny fiskeri- og søfartsmuseum, der vækker opmærksomhed allerede i kraft af sin pragtfulde beliggenhed ud til Grådyb et stykke nord for fiskerihavnen, indeholder foruden museum og akvarium store lokaler for Skallinglaboratoriet under Københavns Universitets Geografiske Institut (laboratorier, auditorium, bibliotek, forsøgsrum m. m.). Herfra foregår undersøgelserne over bl. a. vadehav, marsk- og klitdannelser, ligesom der afholdes obligatoriske kurser for geografistuderende ved Københavns Universitet.

Lad os følge med ind på museet og se, hvad der foregår i publikumsarealet og bag kulisserne. Den monumentale forhal giver adgang til bl. a. akvariehal, udstillingshal og cafeteria. Senere, når en planlagt bådehal er bygget til, vil der også blive adgang til denne museumsafdeling fra forhallen. Et mindre, amphiteatralsk opbygget



Vilkårene for museumsarbejde er ikke altid lige ideelle. Udgravning af havbåd i sø. Houvig, Holmslands klit.



Restaureringsarbejde på museets 150 år gamle havbåd fra Houvig, Holmslands klit.

auditorium i direkte forbindelse med forhallen giver mulighed for afholdelse af små uformelle særudstillinger, fremvisning af nyerhvervelser, introduktion til udstillingerne m. m.

Livet i akvarierne er en skønhedsåbenbaring fra havets verden. Pighajerne cirkler rundt i de største akvarier, stille, majestætisk, som en caravel i luften – de har 18.500 liter saltvand i deres lille verdenshav. Hele vandmængden på omkring 400.000 liter cirkulerer med henved en fjerdedel i akvarierne og resten i filteret og de to store reservoirer i museets kælderetager. Også de helt små akvarier med 60 liters indhold får deres forsyninger herfra. De er befolket med små væsener, som ellers ville skjule sig for øjet i de store akvarier. Søanemonerne i deres strålende farvepragt strækker rørtynde arme ud efter smådyr og mikroorganismer, rurerne, som vi almindeligvis kun kender som skarpe skaller på sten og bolværk, er her levende og kaster systematisk deres lille vifteformede fangarm ud for at fange føde i vandet, eremitkrebsene stikker følere frem fra sneglehusene, de har taget bo i; søstjerner, søsole, slangestjerner, konksnegle, rejer, søpindsvin, krabber, blåmuslinger og andre havdyr veksler i de 24 småakvarier, som er indbygget i den ene akvarievæg.

De øvrige akvarier er på mellem 60 og 18.500 liter og rummer de fiskearter, som danske fiskere indbringer på deres rejser. Variationen er rig og spænder fra den dovne ulk, der har slængt sig hen på en sten eller akvariedekoration og her ligger ubevægelig som en statue – til den livlige ørred, som næsten aldrig er i ro. Knurhanerne med deres prægtigt farvede vingeformede finner synes som svæveflyvere at lægge an til landing over fladfiskene, som har gravet sig ned i sandet. Akvarierne bebos af bl. a. rødspætter, isinger, tunger, pighvar, rokker, skader, torsk, hvilling, ål, ålekvabber, hundestejler, tangnåle, hummere m. m. På visse årstider kan der også være stenbidere, havlampretter og andre fiskearter, som kun kan leve en kortere tid i akvarierne.

Akvariedekorationerne er et kapitel for sig. En naturalistisk dansk havbund ville være grå og trist – lutter sten, sand og grus. Den besøgende kan derimod glæde sig over en formrigdom i glaserede, keramiske skulpturer, som klæder og fremhæver fiskene og som en naturlig enhed tages i besiddelse af disse.

Fiskene leveres for størstedelens vedkommende af Esbjerg-fiskere, som samler ubeskadigede fisk fra under deres fiskeri. Et let tryk under fangst i de store redskaber er nok til at beskadige fisken, så den blot lever nogle få dage eller uger derefter.

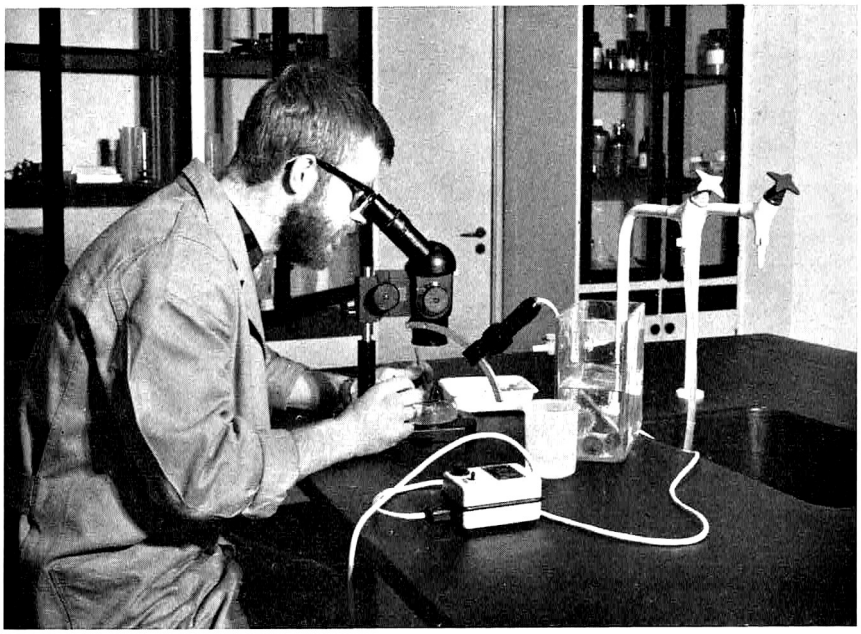
Foruden at være oplysende over for publikum indgår studiet af de levende dyr i akvariebiologernes undervis-

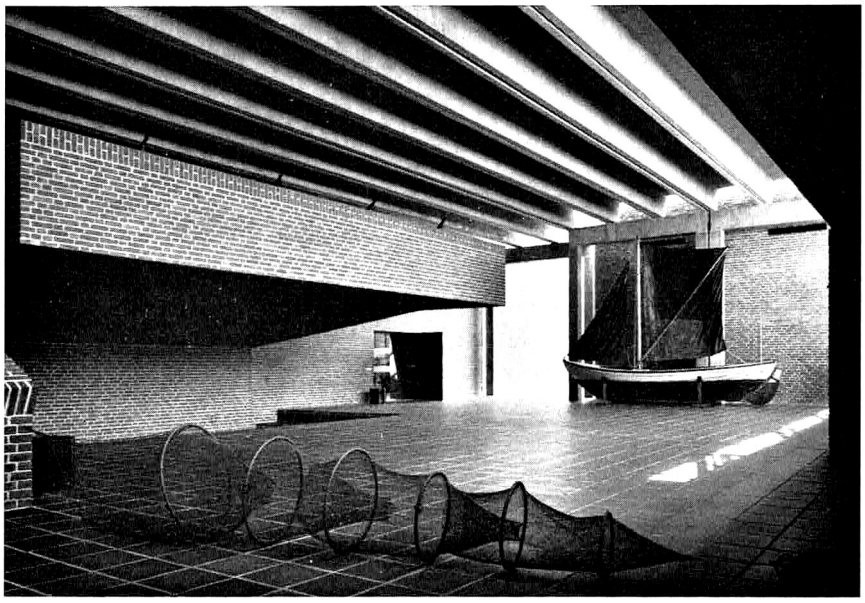
nings- og forskningsprogram. Publikumsakvarierne og en stor mængde forsøgs- og tilvænningsakvarier bag kulisserne giver mulighed for fortløbende studier af fiskene og deres adfærd, valg af fødeemner, fødesøgning, tilvækst, levealder, reaktion over for varierende temperatur og saltholdighed i vandet m. m.

Akvarierne, der alle er indbygget i væggene, strækker sig bagud til fodergangen, hvorfra akvariemester og akvariebiolog har adgang til fodring af fiskene, rengøring af akvarierne, forandring af belysningen etc. I forbindelse med fodergangen er der endvidere ekstra akvarier, som benyttes til syge fisk, fisk, der skal tilvænnes de nye omgivelser, ynglefisk m. m. Akvariekøkkenet ved siden af benyttes også som sygehus og barselsstue for fiskene, ligesom den videnskabelige forskning foretages herfra.

„Kom for at lære og forstå" er museets og akvariets motto. De resultater, institutionen erhverver sig i det daglige arbejde, søges bragt ud til videre kredse gennem udstillinger, foredrag og publikationer. Museets pædagogiske formål kommer klarest til udtryk i undervisningslokalet og undervisningslaboratoriet. Undervisningslokalet er simpelthen en skolestue med borde, stole, tavle, mulighed for fremvisning af lysbilleder og film m. m. Her kan læreren få lov at være i ro med sine elever, medens han fortæller dem, hvad de skal lægge mærke til eller endnu ikke har bemærket på museet. Læreren kan sætte eleverne ind i de i forvejen udarbejdede elevopgaver, eller de kan sammen gennemgå resultaterne af disse. Børnene kan også få bragt museumsgenstande op



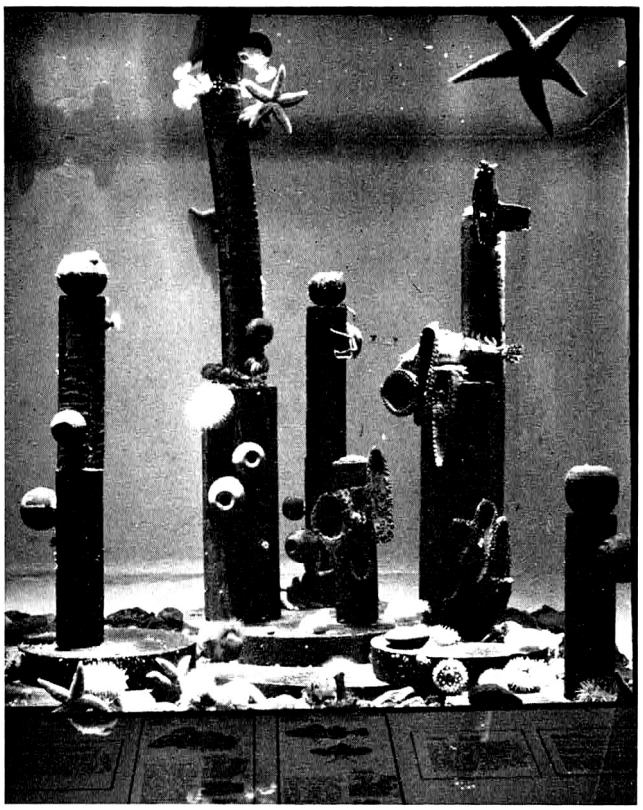


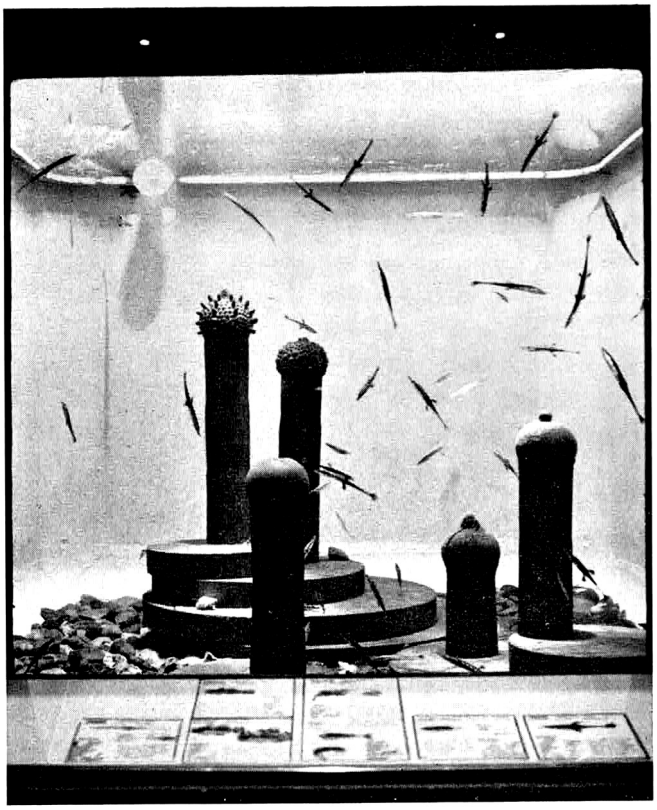


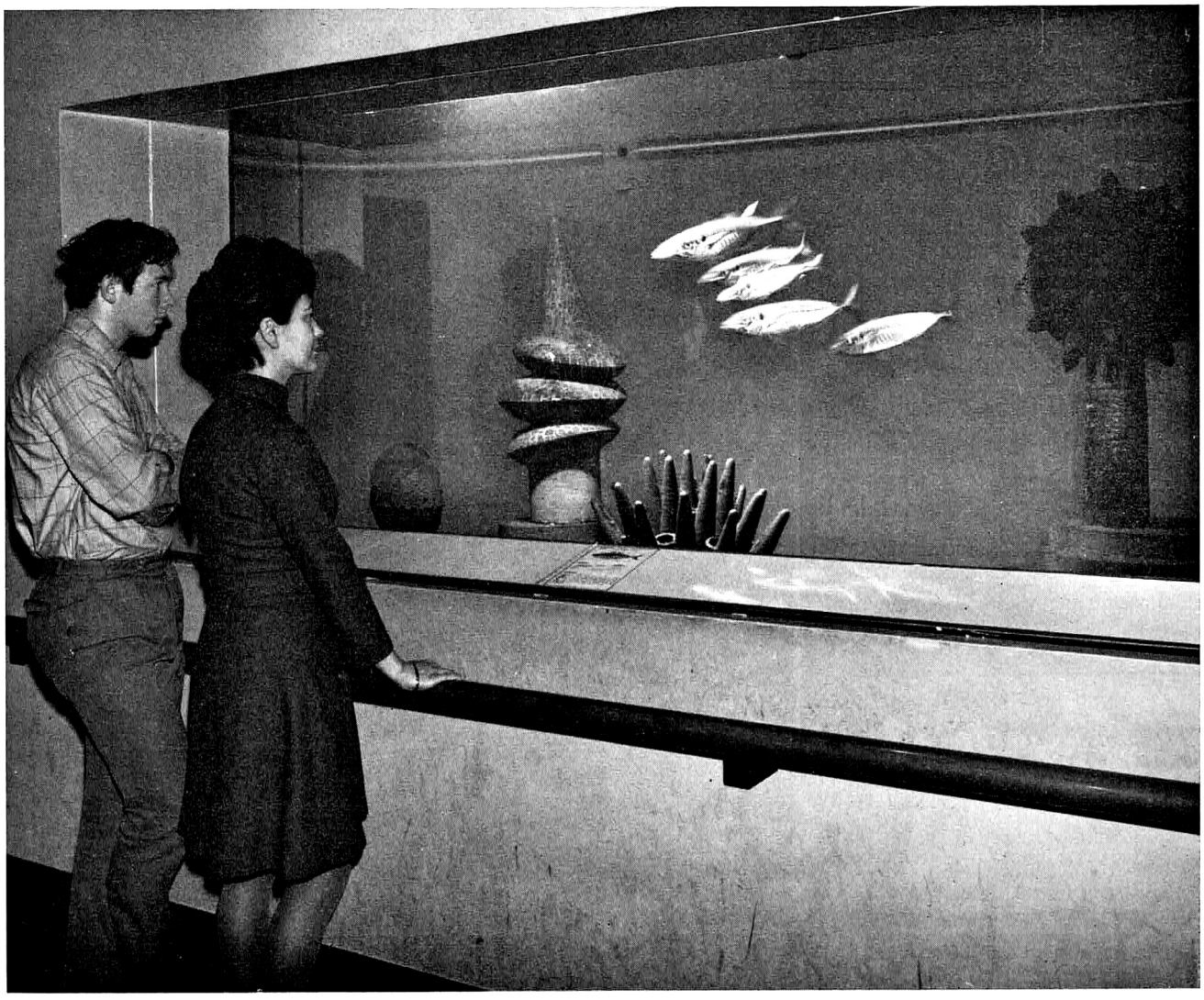
Foroven:
Fotografering og skildring af moderne fiskeri hører også med til museets arbejde. På tungefiskeri med RI 133, Karen Frich, Hvide Sande.

I midten:
Forberedende arbejde i undervisningslaboratoriet inden skolebesøg.

Forneden:
Fra museets forhal.







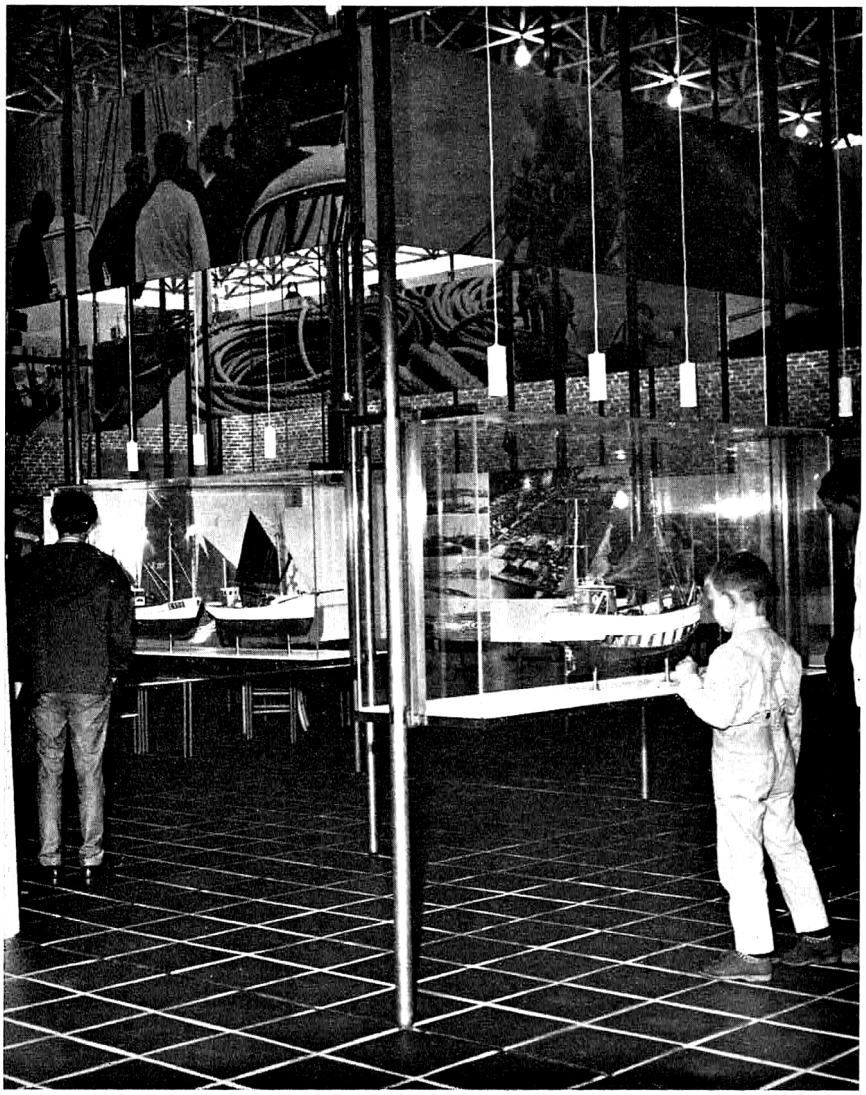
Fra akvariehallen.

fra magasinerne og på en anderledes instruktiv måde end i lærebogen komme i kontakt med fiskeren og hans verden. Museets personale eller læreren kan undervise og demonstrere genstandenes brug.

I undervisningslaboratoriet er alt tørt lærebogsstof erstattet med levende materiale. I stedet for skolebogens tegninger af f. eks. sandorm, søstjerne og søpindsvin får børnene lagt levende eksemplarer frem til iagttagelse og nærmere studium. Det sker gennem et klassesæt stereolupper, som giver en forstørrelse på op til 100 gange. Børnene er begejstrede. Skolebesøget kommer i stand, ved at læreren i forvejen kontakter akvariebiologerne for at aftale nærmere om de dyrearter, man ønsker et nærmere studium af i akvariet og i undervisningslaboratoriet.

Medens akvarierne viser et bredt udsnit af, hvad danske fiskere fanger under normalt fiskeri, er der i udstillingshallen samlet de redskabstyper, som fiskeren har betjent sig af gennem de sidste hundrede år. En mængde fotostater, silketrykte fotografier og tegninger illustrerer redskabernes brug og miljø. Straks ved indtræden i hallen lægges linien an, et 4×4 meter stort fotografi fra moderne snurrevodfiskeri fanger blikket og leder videre til to fotografiske bånd i forskellig højde under loftet, alle med miljøbeskrivende motiver fra nutidigt snurrevodfiskeri. Det er en gennemgående linie i udstillingen, at fiskeriet så vidt muligt følges op til i dag. Den besøgende kan således stifte bekendtskab med både decca og radar, han kan følge udslaget på decca'ens ure, som angiver museets position, ligesom han på radarskærmen kan se landområder, bøjer samt fartøjer på vej til og fra Esbjerg i indtil flere mils afstand.

Gennem en højttaler ved et moderne kutterradioanlæg følger den besøgende med i fiskernes samtaler til havs, såvel normalsamtaler som kodesamtaler og samtaler baseret på positionsangivelse i deccakortet. Også kutterradioens historie opridses. De øvrige lydindslag omhandler fiskeriets og søfartens udvikling på Esbjergegnen i forbindelse med særudstillingen om samme emne. Ved lyd ledes den besøgende igennem 60 billeder og tegninger fra moderne snurrevodfiskeri, fotoreportagen følger en Esbjerg-kutter fra den indtager is, proviant og redskaber i havn til den efter endt rejse lander fangsten ved auktionshallen.



Fra udstillingshallen.

Udstillingen omfatter fiskerigenstande fra hele Danmark, fra det bornholmske haleben, der sættes på båden for at hindre slidriller fra fiskesnøren, til Øresundskystens faldklo, Limfjordens pulsekølle, Skanderborgsøernes knudejern, og hvad de nu hedder alle de lokale redskaber i den danske fiskerkultur. Den permanente udstilling er opdelt i emnerne fremstilling af redskaber, fremskaffelse og påsætning af madding, krogfiskeri, vodfiskeri, garnfiskeri, lysterfiskeri, spærrefiskeri, navigering, kommunikation og tekniske hjælpemidler, forankring og afmærkning, fiskerbeklædning m. m. Erhvervsfordelingen i en typisk fiskerby (Hvide Sande) er illustreret ved modelhuse i forskellige farver anbragt på et luftfotografi af byen, ligesom dele af byens dagligliv er skildret på fotografier.

25 små skibsmodeller, alle bygget i størrelsesforholdet 1:24 viser de danske fiskefartøjers udvikling fra åben båd til stålkutter. En enkelt model af en trækutter, oprindelig bygget i 1958, er åben i siden, så man kan se mandskabsrum, last, maskinrum m. m.

To større modeller viser henholdsvis livet i fiskeboderne ved Nymindegab og Stenbjerg landingsplads, Thy, med de for de nordvestjyske fiskerlejer karakteristiske motordrevne op- og udhalerspil.

Pladsforhold gør, at museet kun udstiller en enkelt af dets ialt 12 originale fartøjer med tilknytning til fiskeri og søfart. Samlingen omfatter bl. a. en 150-år gammel havbåd fra Holmslands klit, en bådtype, som de vestjyske fiskere har benyttet til krogfiskeriet igennem århundreder, bundgarnsjollen, marskbåden, prammen, en 100-år gammel fiskerjolle fra Hjortø ved Svendborg, en drivkvase fra Sydsjælland, en bjergebåd fra Blåvand m. m. Museets største fartøj er den 15-meter lange vadehavsevert „Ane Cathrine", bygget i 1887 på Fanø. Roredningsbåden fra Vester Agger er placeret i et særligt redningshus af traditionel vestjysk type på den nordlige del af museumsgrunden.

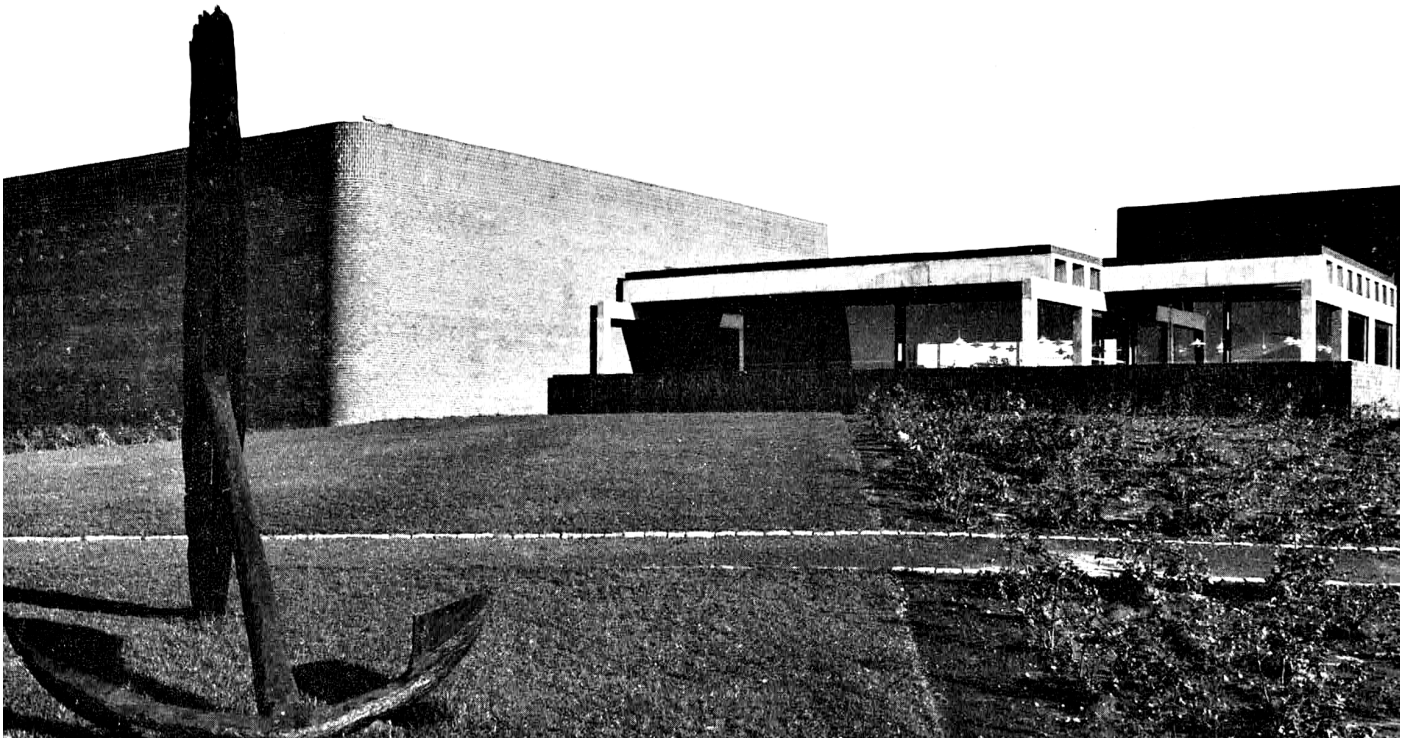
Museumsudstillingen er let og luftigt opbygget, koncentreret i et enkelt rum og med støtte i et fleksibelt og let flytbart udstillingsarrangement. Plancherne på 1×2 meter kan af en enkelt person hægtes af udstillingsstængerne og omflyttes. Udstillingsstængerne kan anbringes i knudepunkter for hver 2 meter i hallens gulv og loft, så der er gode muligheder for at skifte om på udstillingerne.

Ud over de uformelle særudstillinger i museets forhal over mindre emner, f. eks. nyerhvervelser, samt i tilknytning til aftenforedrag, vil der blive afholdt større særudstillinger i udstillingshallen. Det første emne er fragtfart og fiskeri i marsken. Denne udstilling omfatter den særegne vareudveksling og sejlads, der fandt sted i grænselandet før afvandingen i 1920-erne. Åer, søer, kanaler og grøfter erstattede landevejene og gav som vandveje næring for et stort antal personer, som fragtede hø, tagrør, gødning, mursten, klinker, købmandsvarer m. m. i marsken. Fiskeriet var betydningsfuldt og rigt varieret i søer og åer. Midtpunktet i udstillingen bliver museets originale marskbåd med tilhørende sidesværd, ror, stager, sejl og fiskeredskaber. – Udover denne særudstilling håber museet inden for de nærmere år at kunne arrangere udstillinger om fiskehandel og -tilberedning, kommunikation og navigation, det danske indvandsfiskeri, fiskeriet på Færøerne og Grønland, fiskeren under besættelsen m. m.

Sammen med de større særudstillinger, der kommer i stand som resultater af museets forudgående undersøgelser, udgives der en publikation om emnet. „Snurrevodfiskeri i tekst og billeder", som omhandler moderne snurrevodfiskeri med en Esbjergkutter, er allerede udsendt, ligesom bogen „Dansk fiskeri gennem 100 år" med udførlig tekst og 160 tegninger fra udstillingshallen kan erhverves på museet.

Kun en ringe del af samlingerne er repræsenteret i udstillingen. Mere end 90 % af genstandene opbevares på magasin i kælder- og parterreetagen under forhallen. Genstandene her tjener som studiemateriale for den særligt interesserede og kommer frem i undervisningsøjemed, og når der arrangeres særudstilling om vedkommende fiskeri- og søfartsemne.

I udstillingen og på magasinerne ses frugten af det arbejde, som museets personale og medarbejderne udfører rundt om i landet. For at skaffe et repræsentativt og landsdækkende materiale om det danske fiskerier hvervs udvikling, har det været nødvendigt at berejse de danske kyster og systematisk indsamle overalt, hvor man kom frem. Under indsamlingsarbejdet har fiskerne demonstreret gamle fiskemetoder og fremstillingsprocesser for museet, så disse kunne blive fotograferet og derved tjene som naturlig illustration til genstandene i udstillingen. I de kommende år håber museum og akvarium gennem filmsoptagelser at kunne erstatte fotografierne med levende billeder, så institutionen og dens pædagogiske sigte ved anvendelse af de nyeste og mest illustrative udstillings- og undervisningsprincipper kan få endnu videre kredse af den danske befolkning i tale.





Vestjysk Kammerensemble.

Orkester Musik-undervisning Kammermusik

Af komponist *Peder Holm.*

Direktør for
Vestjysk Musikkonservatorium.

(Tegninger af Frederik Gislinge).

Kammerensemblet under Vestjysk Symfoniorkester er nu fuldtalligt. Om denne nydannelse i dansk musikliv er der sagt og skrevet en del før og under ensemblets oprettelse. Her følger nogle sammenfattende betragtninger om idé og funktion af ensemblet:

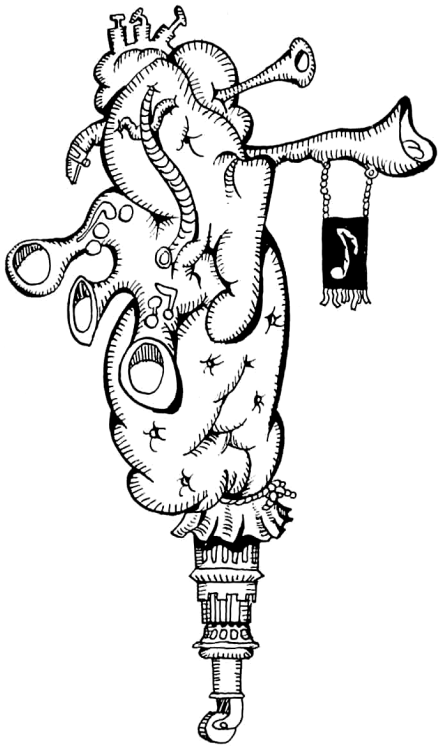
Byråds og amtsråds tilskud til Vestjysk Symfoniorkester i finansåret 1968/69 er på 300.000 kr., hvortil kommer et lignende tilskud fra staten. Det svarer til ca. $^1/_5$ af et landsdelsorkesters drift. Hvad får man så for disse penge?

Man får et antal orkesterkoncerter, hvis kvalitet allerede nu må siges at ligge højt over, hvad orkesteret kunne yde inden kammerensemblets ansættelse. Et af ensemblets medlemmer udtalte til mig efter en koncert i efteråret, at kvaliteten efter hans mening lå på højde med en gennemsnitspræstation af et landsdelsorkester – noget var naturligvis ringere, andet var bedre. Årsagen til denne kvalitetshøjnelse er ikke alene, at de 10 ensemblemedlemmer sidder på de ledende pladser i orkesteret som koncertmestre og soloblæsere, men også at de under orkesterprøvearbejdet foranstalter gruppeprøver, således at hver stryger prøver med sin gruppe, medens blæserne prøver med dem, de spiller sammen med. Da det i adskillige tilfælde er deres elever fra konservatoriet, de holder gruppeprøve med, er vi her inde på den kombination af udøvende og pædagogisk virk-

somhed, som er et særkende for kammermusikernes ansættelsesvilkår.

Man har på Vestjysk Musikkonservatorium fået fastboende højt kvalificerede lærere på de fleste orkesterinstrumenter (kun trompet-, basun- og slagtøjslærerne er nu tilrejsende) med alle de fordele, dette medfører – større stabilitet i arbejdet, besparelser på rejsekontoen m. m. Endnu 2 fastboende lærere – i hhv. harpe og hørelære – har konservatoriet fået i kraft af, at de er gift med medlemmer af ensemblet. Også Musikhøjskolen og det kommunale skolevæsen er begyndt at nyde godt af ensemblemedlemmernes lærervirksomhed.

Endelig får man et antal kammermusikkoncerter, hvis kvalitet ligger i toppen af, hvad man kan opleve herhjemme – for hvor alle andre ensembler i Danmark må arbejde med kammermusikken i deres fritid, ligger dette arbejde inden for Esbjerg-kammermusikernes tjeneste. Ydermere har disse kammermusikkoncerter hvad angår instrumentkombinationen langt større afvekslingsmuligheder end sædvanligt ved sådanne arrangementer, hvor man plejer at høre en klavertrio, en strygekvartet eller en blæserkvintet give en hel aftens program.



Kammerensemblets koncert den 12. november 1968 bød således på en blæserkvintet, en strygekvartet, et værk for obo og 3 strygere samt en komposition for klarinet, horn, fagot, cello og kontrabas.

I sammenhæng med kammermusikkoncerterne må skolekoncerterne nævnes. Landsdelsorkestrene afholder en række skolekoncerter, som overværes af gennemsnitlig 5–600 skolebørn. Også Vestjysk Symfoniorkester har tidligere afholdt sådanne koncerter. Men man finder det nu naturligt at forsøge med kammermusikkoncerter på de enkelte skoler, således at både antallet af musikere og af tilhørere er stærkt formindsket i forhold til de sædvanlige skolekoncerter. De mere intime forhold skulle give mulighed for bedre kontakt. Det kan også tænkes, at man forsøger at musicere for en enkelt klasse, så børnene får musikken og musikerne helt ind på livet.

Tillader arbejdstiden det, vil man gå i gang med særarrangementer. Det er f. eks. blevet drøftet at lade danske komponister fortælle om deres produktion og belyse den ved levende musikeksempler. Ved at lade sådanne koncertarrangementer omfatte både solospil, kammermusik og orkesterværker – hvor andre af symfoniorkesterets medlemmer også vil træde til – vil man kunne give et ret alsidigt billede af den pågældende komponist. Også musiceren med dygtige konservatoriestuderende (både fra Vestjysk Musikkonservatorium og andre konservatorier) som solister og koncerter med unge, nyuddannede dirigenter hører til de særarrangementer, som kammerensemblets eksistens skaber mulighed for at iværksætte. Sådanne arrangementer vil ikke alene komme det lokale musikliv til gode, men også gavne andre musikere og musikstuderende og således have et videre perspektiv.

Opslaget til kammermusikerstillingerne blev udformet som en kombination af de ansættende institutioners behov: koncertmestre og soloblæsere til symfoniorkesteret og lærere til konservatoriet – og mange orkestermusikeres



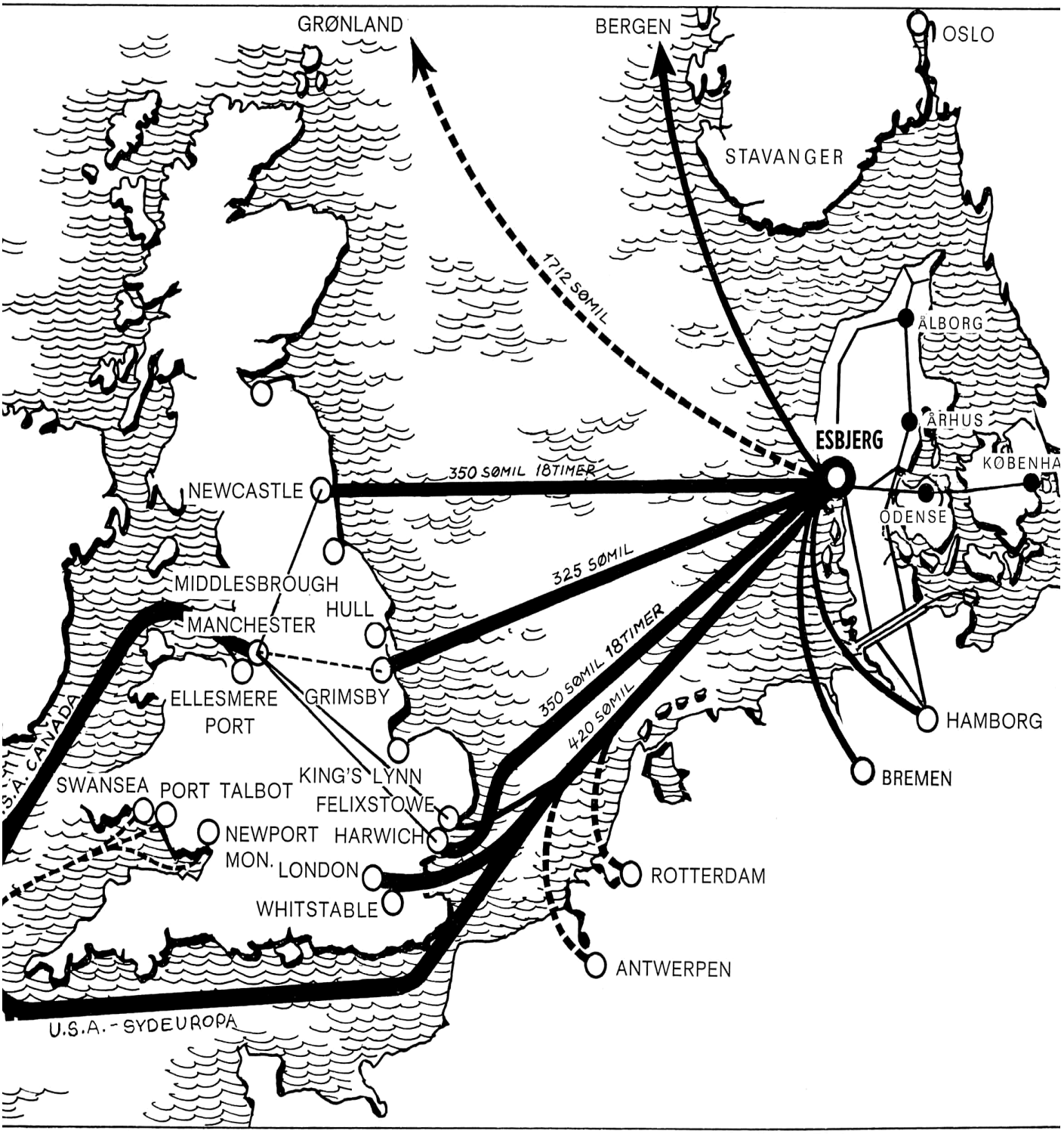
ønskedrøm: begrænset orkestertjeneste, således at der er lejlighed til dyrkelse af kammermusik. Kombinationen viste sig at være heldig – udtalelsen „de bedste musikerstillinger i Danmark" er direkte blevet fremsat over for mig. At der blev grebet rigtigt, viser også ansættelserne: 2 kom fra Det kgl. kapel, 2 fra Radiosymfoniorkesteret, 4 andre fra solopladser i landsdelsorkestrene. Hvad angår de to sidste, er alene deres unge alder en forklaring på, at de ikke kom fra lige så fremtrædende pladser som de øvrige ensemblemedlemmer.

Endnu en ting bør måske nævnes: et forsøg på i så høj grad som muligt at have „demokrati på arbejdspladsen". F. eks. deltager kammerensemblet i udarbejdelsen af symfoniorkesterets sæsonplan. Endnu er arbejdsformen ikke klarlagt, men viljen er i hvert fald til stede.

I det hele taget befinder vi os endnu i forsøgsperioden for kammerensemblet. Vil nyskabelsen i dansk musikliv vise sig levedygtig? Under alle omstændigheder – begyndelsen har været så ovenud vellykket og løfterig, at man har lov til at stille store forventninger til fremtiden.



Ålestangning ved Lyø. Fra »Dansk Fiskeri gennem 100 år« udgivet af Fiskeri- og Søfartsmuseet – Saltvandsakvariet, Esbjerg, 1968.



ESBJERG

geografisk rigtig placeret med hurtige søværts- og landforbindelser til og fra Storbritannien og det europæiske kontinent.