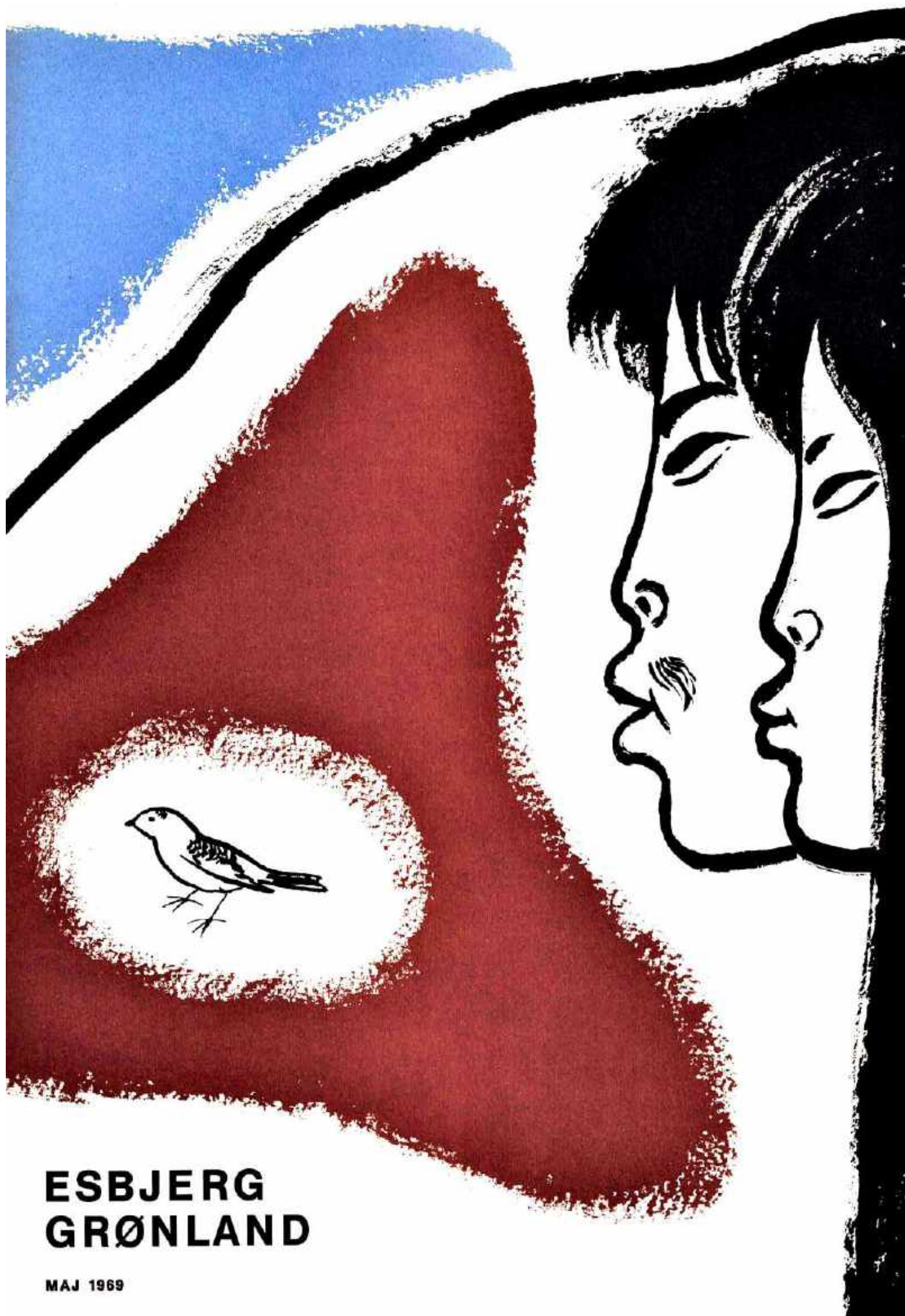
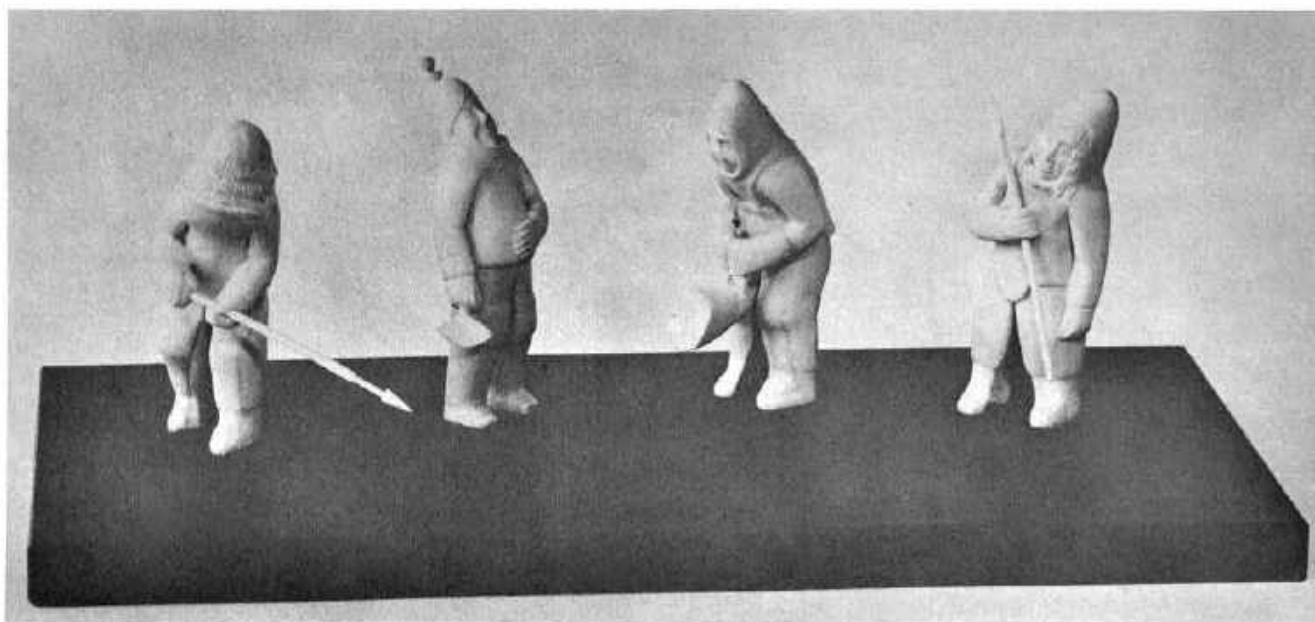




ESBJERG GRØNLAND

MAJ 1969



Gave til Esbjerg fra kommunalbestyrelsen i Sukkertoppen ved havnens 100-års jubilæum.

Den kongelige grønlandske Handel er en af de mest betydningsfulde institutioner for Grønland.

Dens transport- og handelsafdelings flytning fra København til provinsen bør derfor afgøres ud fra, hvad der tjener *Grønland* bedst, og ikke ud fra danske byers og havnes behov for beskæftigelse og udvikling.

Placeringen bør heller ikke afgøres af, hvor i Danmark man af forskellige årsager kan tilbyde et anlæg, hvis byggeomkostninger er lavere end tilsvarende anlæg i andre havne. En sådan eventuel fordel på ganske få millioner kroner ved anlægget kan let sættes til på anden måde i løbet af blot 2-3 år, hvis placeringen ikke er den helt rigtige.

Vi vil i dette skrift fortælle:

At Esbjergs forbindelser med Grønland er mangeårige og stabile – både de erhvervsmæssige (ingen anden dansk provinsbys erhvervsliv har støttet erhvervsudviklingen på Grønland så stærkt som Esbjergs) og de uddannelsesmæssige (hundreder af børn og unge fra Grønland har haft skolegang i Esbjerg).

At Esbjerg-egnen byder på alle former for undervisning bortset fra den allerhøjeste (vi håber dog på universitetet på Ribe-Esbjerg-egnen). Især peger vi på, at alle uddannelser inden for søfart og fiskeri gives.

At *ingen* anden dansk provinsby – i alt fald af dem, der er på tale som hjemsted for KGH – kan byde Grønlands hovederhverv – fiskeriet – så stærk en støtte på alle områder: forarbejdning, salg og transport af fisken og kutterflådens forsyning med alt nødvendigt.

At transportafstandene for de mange varer, der skal fra Danmark til Grønland, taler til fordel for Esbjerg, også hvis varerne skal komme fra København (om to år er der i øvrigt regelmæssig passagerflyvning fra Esbjerg lufthavn til København).

At byen og egnen er i kraftig vækst – befolkningstilvæksten er mere end dobbelt så stor som landets gennemsnit. Der bygges boliger, skabes beskæftigelse, oprettes skoler til videregående uddannelse, og det gror på kulturlivets områder som ingen- sinde før. Det er derfor en egn, hvor man som tilflytter kan føle sig vel tilpas og vel berjent.

Vi håber, man vil lade sig overbevise af vor argumentation og lade os løse den for Grønland så vigtige opgave at være grøn- lændernes danske forbindelseshavn.

Vi vil sammen med vore venner på Grønland og medarbejderne i KGH gøre vort bedste for at yde en fuldgod indsats.

Hemming Rasmussen
borgmester.

Kalâtdlit nunâne Den kongelige grønlandske Handel ingerdlatsivít pingârnerit ilagât.

taimaitoq tausumap niuvernemut – agssartornermutdlo ingmikôrtortâta København-imingânit nûngnerqarnigssânur tungaviusariaqarpoq kalâtdlit nunânur iluaqutausinaususia, dansk-it igdlorqarfisa umiarssualiveqarfisalo suligfeqarfigssâlerqinerat sujuvariartôrnigssâtdlo pingnago.

Danmark-ime igdlorqarfít ardlaíne akíkingnerussumik suliaríneqarsingnaunera tungaviginiartaria-qangilaq, tássame kr-nít millionit ardlaqangitsut sipârniarneratigut ukiut 2–3 qangiutinartut akisunerusínaugame iluamik inigssingneqangikune.

agdlákane ukunane sarqungmiungniarparput:

Esbjerge kalâtdlitdlo nanât ataqatigisímaput ukíorpagssuarne avdlangujitsumigdlo, tássa inussutigssarsiornermut túngassutigut (dansk-it igdlorqarfisa agdlar Esbjerg-isut inussutigssarsiornikut sujumukarneq kalâtdlit nunâne ikíorsimangilâit) amalo ilíniartitaunikut (mêrqat inúsugutdlo hundrede ardlagdlit Esbjerg-ime atuarsimagput.

Esbjerg-ip erqainilo atuarfít ássigingitsut tamarmik píGINEQARPUT angnerpât kisimik pínatik (kigsautigârputdlo Esbjerg-ip Ribe-dlo erqaine universiteteqalernigssaq). pingârtumigdlo uparuarniarparput umiartornikut aulisarnikutdlo mane atuarsingnauneq.

dansk-it igdlorqarfisa KGH-mut piukungneqartut agdlar – kalâtdlit nunâne inugssutigssarsísiutit píngârnerssât aulisarneq – angnertúmik tamatigut manisut ikíorsingnângilât: sananeq, tuniniáineq, aulisagkanigdlo agssartorneq amalo kutterinik tamatikut pílerssuinikut.

níorqutigssanut agsigingitsunut agssartuinnermut Danmark-imít kalâtdlit nunânur Esbjerge nalerqugdluarpoq, agdlât níorqutigssanut København-imingânérssunut (ukiutdlo mardluk qângiugpata uvdlut tamaisa Esbjerg-imít København-imut ilaussunik tîngmissartutigut angadlássisorqaligssaq).

igdlorqarfik erqâlo sákortúmik agdlíartorput – inugtussiartorneralo avguaqarígígsitdlugo mardloriâtauvoq agdlanut nalerqugdlugo. igdlulíorneqarpoq, suligfíliorneqarpoq, atuarfít angnerit sanaertorneqarput, kulturikutdlo sujuvariartorneq ársât taimak angnertutigilerdlune. taimátumik nugtertunut najoruminartúvoq.

neriugpugut túngaviginiakavut iluaralugit pásíneqagsassut, uvagutíngnutdlo túngníuneqássassaq táuna sulíagssaq, kalâtdlit nunânur atássutíeumíarssualivik.

Kalâtdlit nunâne íkingurígutdlo KGH-mílo suléqatausut ikíorqatígalugit sulíagssaq ájungísumik ingerdlangniagssavarput.

Hemming Rasussen
sujulígráissaq.



Manísumít Esbjerg-mut tuníssut mêrqat atuartut tíkerárneránut túngatígdugo.



INDHOLD

Forord	2
Placering i Esbjerg til gavn for Grønland	5
Esbjerg og Grønland – i fortid og nutid	11
Esbjerg i kulturens og fritidens epoke	25
Undervisning og uddannelse	33
Havneskitse	42
Esbjerg – et landsdelscenter	44
Byrådets henvendelse til ministeren for Grønland ..	47
Trafikforbindelser til og fra Esbjerg	52
Korteste distancer fra Kap Farvel	53
Containerruter	54
Lavt prisniveau	59
Esbjergs fortrin som modtagerby for grønlandske produkter	61
Muligheder for omsætning og eksport af grønland- ske frosne fiskeprodukter fra Esbjerg	69
Lokalaftale om arbejdet på Containerterminalen ..	72
Boliger i Esbjerg	74

ESBJERG

udgives af Esbjerg byråd og Esbjerg-egnens erhvervsråd. Dette nummer er udsendt i forbindelse med byrådets henvendelse til ministeren for Grønland om placeringen af Den kongelige grønlandske Handel og er redigeret af Peter Bjerg Poulsen. Hæftet fås gratis ved henvendelse til Esbjerg-egnens erhvervskontor, 6700 Esbjerg, telefon (05) 12 55 99.

Omslag og tegninger:
Grønlandsmaleren Gitz-Johansen.

Fotos: Inga Aistrup, Bølling, Carreby-foto, Clausen-foto, Ejner Fischer-Pedersen, R. Haines, Jørgen Juhl, Peter Nissen, A/S Pressehuset, Knud Rasmussen, W. Reval, Palle Sønderstrup, Sven Thoby og Svend Tougård. – Samt fotos velvilligst udlånt af: Danmarks Turistråd, DFDS, Esbjerg kommunes Skolevæsen, Esbjerg Teknikum, Esbjerg Tovværksfabrik A/S, A/S Motorfabrikken Dan, IAT, Nordisk Gummibådsfabrik A/S, Mads Olesen A/S, Knud Schrøder, Claus og Frede Sørensen og foreningen Sukkertoppens venner.

Nummer 40

K. Rosendahls Bogtrykkeri Akts., Esbjerg

Placering i Esbjerg til gavn for Grønland

Af Peter Bjerg Poulsen

Hvis det blot drejede sig om at fragte ting frem og tilbage mellem KGH-havnen og de grønlandske byer, ville det være let at disponere omkring udflytningen af Den kgl. grønlandske Handel til provinsen. Passende kaj anlæg og havnearealer kan tilbydes mange steder.

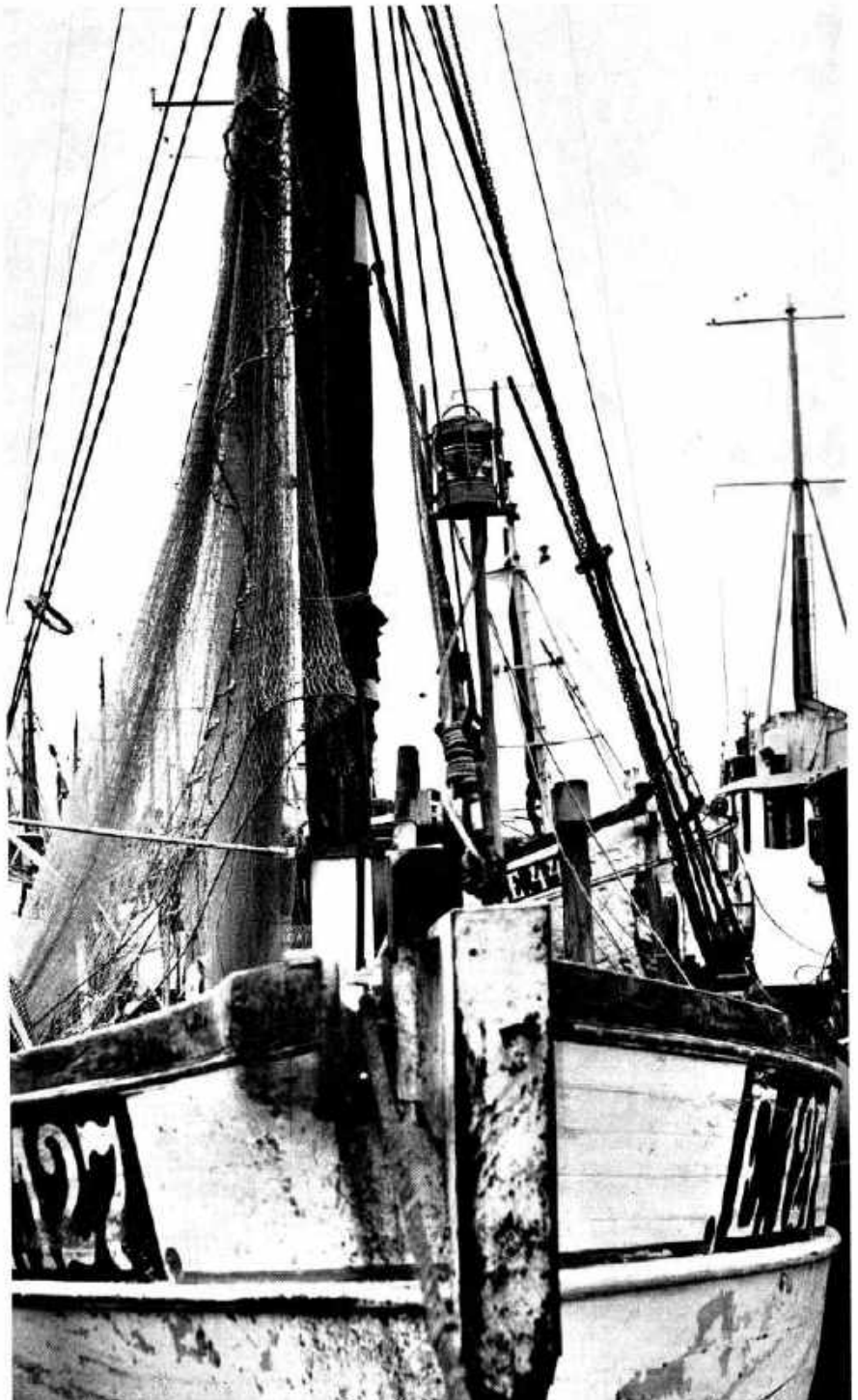
Det er imidlertid ikke en »færgerute«, KGH skal oprette.

Sejladsen er blot en enkelt side af sagen. Opgaverne rækker langt videre, og vidt forskellige hensyn har krav på hensyntagen, når udflytningsafgørelsen skal træffes.

1. Den grønlandske befolknings ønsker skal imødekommes.
2. De erhvervsmæssige, trafikale og driftsøkonomiske forudsætninger skal være til stede i den by, der vælges.
3. Der er væsentligt at finde et stort og nuanceret bysamfund, som kan blive en tilfredsstillende ramme om KGH-medarbejdernes tilværelse.

KGH's formålsparagraf, der er fastsat ved lov, indeholder nøglen til en problemstilling, som er værd at fastholde: Det er Den kgl. grønlandske Handels opgave at sikre Grønlands forsyning med *forbrugsvarer* og *erhvervsredskaber* og – eventuelt i forbindelse med private erhvervsdrivende – at aftage, forarbejde og eksportere grønlandske produkter.

En sådan formulering sætter hensynet til grønlænderne i første række. Der sigtes mod at skabe en erstatning for det forsyningssamfund, Grønland mangler på grund af den geografiske beliggenhed godt 2000 sømil fra det øvrige Danmark. Fortsætter man tankegangen, kommer man frem til, at der så at sige skal findes en havn, der teoretisk kunne have ligget





Esbjerg havn med englandskaj, dokhavn, containerhavn, trafikhavn og i baggrunden fiskerihavn. KGH-anlægget foreslås anlagt ved arealet i billedets højre hjørne.

et sted på den grønlandske kyst. Afstanden på de 2000 sømil skal overvindes ved, at KGH-havnen placeres i en by med en struktur, som passer til det grønlandske behov, og her får Esbjerg en fremtrædende stilling.

Er kendt med opgaven

Det esbjergensiske bysamfunds nære tilknytning til fiskeriet – Grønlands hovederhverv – betyder, at en del af Esbjergs erhvervsliv i princippet er af samme karakter som det grønlandske, og at byen allerede af den grund har faciliteter, som er af betydning for grønlandsfiskeriets trivsel i videre forstand.

Placering af KGH ved en stor fiskerihavn giver de bedste betingelser for at fremskaffe de materialer, reservedele osv., som det grønlandske fiskeri har brug for. Fiskeriets serviceerhverv på Esbjerg havn, der i forvejen råder over en kutterflåde på godt 500 fartøjer, har til enhver tid et stort og alsidigt lager af de reservedele og

det materiel, et fiskerierhverv har brug for. Den nære og personlige kontakt med servicefirmaerne vil i sig selv være fordelagtig bl.a. ved, at KGH's specialister kan få lejlighed til at undersøge enhver vare på stedet og derved forebygge – ofte kostbare – fejltagelser. Der er Esbjergs påstand, at ingen anden by har tilsvarende gode muligheder for hurtigt og billigt at forsyne KGH's indkøbsafdeling med de ting, de grønlandske fiskere skal bruge.

Ekspresordrer

KGH's arbejdsgang underbygger værdien af Esbjergs særlige struktur. En gang om året modtager KGH en hovedrekvisition på anlægsmaterialer til Grønland, indhenter tilbud på grundlag heraf og planlægger transporten, men ind imellem er der rekvisitioner, der kræver hurtig ekspedition, og i sådanne tilfælde er det vigtigt at have leverandører med et tilfredsstillende udvalg i nærheden af udskibningshavnen. I denne forbindelse spiller det også ind, i

hvilken rækkefølge varerne lastes i skibene, idet lasten pr. skib ofte skal losses 3–4 steder i Grønland. Dette hensyn kan lettere varetages, når varen køres direkte til skibet fra leverandører i nærheden af udskibningshavnen.

I betænkningen om udflytningen af Den kgl. grønlandske Handel oplyses det, at KGH – med hensyn til specialvarer – ofte med kort varsel skal skaffe en enkelt reservedel. Som eksempler nævnes bl.a. bådmotorer, transportmateriel og produktionsanlæg til fiskeindustrien. Desuden f.eks. specialgrej til de grønlandske kuttere. Opstår der i Grønland ekstraordinært store fiskeforekomster, har det overordentlig stor betydning at få disse fangstredskaber frem i rette tid.

I betænkningen fremføres det, at KGH efter en udflytning i visse tilfælde vil kunne klare en del ekspresordrer ved telefonisk at anmode et københavnsk firma om at sende den pågældende vare til Grønland pr. fly. Der vil imidlertid, til-

Esbjerg har det udstyr,
kutterne skal bruge.



føjes det, være tilfælde, hvor det er af værdi, at KGH eller GTO, Grønlands tekniske Organisation, inden opsendelsen kan kontrollere, at det er den rigtige vare, firmaet har leveret. Det er ikke altid muligt ved bestillingen at angive katalognummer m. v., og den telefoniske beskrivelse af en bestemt reservedel skal derfor helst suppleres med en efterfølgende kontrol.

Ud over de egentlige ekspresordrer forekommer der hasteordrer, hvor man måske ikke ønsker at ofre flyfragt på forsendelsen, men må lægge vægt på at varen kommer med første afsejlsende skib. I sådanne

situationer er afstanden fra udskibningshavnen til nærmeste specialvarelager af betydning.

Esbjergs erhvervsliv er baseret på at skulle forsyne en kutterflåde, der indbringer en tredjedel af landets samlede fangster af saltvandsfisk, og der er et naturligt miljø for en tilsvarende forsyning af det grønlandske fiskeri. 14 pct. af Esbjergs befolkning har fiskeri som hovederhverv – og endnu flere er beskæftiget på virksomheder, der har fiskeriet som forudsætning: Skibs- og bådbyggerier, vodbinderier, sejlmagere, skibsinstillationsforretninger,

skibsprovianteringshandlere, fabrikker med skibsmaskineri og en gummibådsfabrik. Esbjerg er desuden hjemsted for en af landets store virksomheder inden for rovværksindustrien.

Produktion og salg

Forsynings- og indkøbsafdelinger er et væsentligt led i KGH-systemet, men også produktions- og salgsfunktionen vil få gode betingelser i Esbjerg havn. En placering i Esbjerg vil medføre væsentlige fordele med hensyn til modtagelse, opbevaring og videreforsendelse af det grønlandske fiskeris produkter.

I betænkningen nævnes, at KGH har behov for en vis frysekapacitet til opbevaring af rejer og frosne kød- og fiskeprodukter fra Grønland, og at der ved udflytning må opføres frysehuse af betydelig størrelse, hvis der ikke det pågældende sted er mulighed for at dække behovet ved leje.

Det oplyses, at KGH i København råder over 250 kubikmeter fryserum, men i betragtning af, at en ladning frysevarer fra Grønland normalt er på ca. 300 tons, svarende til 1000 kubikmeter fryserum, har KGH næsten til stadighed måttet leje yderligere fryserum. Dette har let kunnet lade sig gøre i København, men der har rejst sig betænkeligheder: Vil noget tilsvarende kunne gennemføres i provinsen?

Esbjergs svar er her, at mulighederne



»Masteskov« på Esbjerg fiskerihavn.

for at leje fryse- og kølehusplads på Esbjerg havn er særdeles store. De nuværende fryse- og kølehuse har en kapacitet på ca. 75.000 kubikmeter, svarende til ca. 25.000 tons frosne varer, og KGH's pladsbehov vil kunne dækkes i disse anlæg. Et af frysehusene er indrettet med henblik på behandling af fiskeprodukter, som færøske og islandske trawlere lander i Esbjerg.

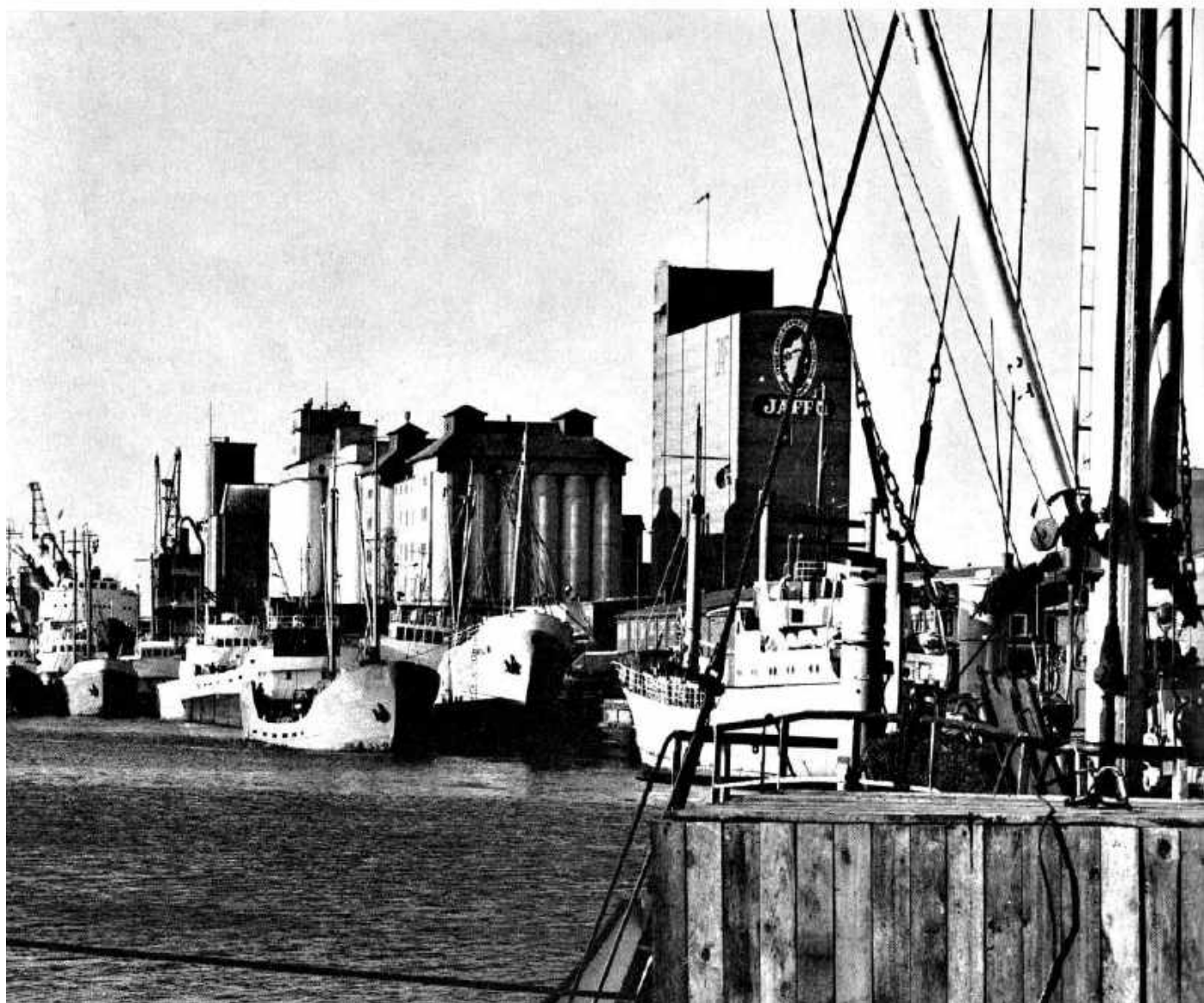
Hensynet til den bedst mulige afsætning af de grønlandske fiskeprodukter og

den billigste videretransport af disse taler også for en placering i Esbjerg. I en årække må man regne med, at KGH vil fortsætte med at afsætte en del af produkterne, men af hensyn til den øvrige del af produktionen må det anses for hensigtsmæssigt at vælge en placering i en by, der allerede har et velorganiseret fiskeeksport-erhverv.

Esbjerg har 49 fiskeeksportører med i alt 16 filetfabrikker, og der er desuden tre

sildeoliefabrikker, en hermetikfabrik og en fiskeensilagefabrik. Produkterne fra Esbjerg eksporteres til et halvt hundrede lande. Byens fiskeeksportører afsætter ikke alene hovedparten af de fisk, som landes i Esbjerg, men eksporterer også fisk, som landes i andre havne, ørreder fra dambrug og i ikke ubetydeligt omfang saltfisk fra Nordatlanten.

Trafikhavnen.



Dette store apparatur vil være en fordel for det grønlandske fiskerierhverv. Hertil kommer, at Esbjerg har den gunstigste geografiske placering under videretransporten af fiskeprodukterne. Byen har store transportvirksomheder, som har mange års erfaring i transport af fiskeprodukter, og som har det bedst mulige materiel til pakning og behandling. Disse firmaers materiel og erfaring, de korte afstande til de sydlige markeder, de særdeles gode og hyppige forbindelser til det britiske marked m. v., vil – hvis KGH placeres i Esbjerg – muliggøre lettelse og billiggørelse af transporten af fiskeprodukterne. Det kan også få betydning, at KGH's specialister i afsætning og transport på stedet kan opretholde en personlig kontakt med de firmaer og personer, som beskæftiger sig med afsætningen og transporten.

Fælles interesser

Det esbjergensiske og grønlandske erhvervsliv har så store fælles interesser, at KGH på kort tid vil »falde til« i de nye omgivelser. Esbjergs påstand er, at skal det grønlandske fiskeri lykkes, må forsynings- og transporthavnen ligge i en by, der magter at få fiskeriet til at fungere. Egnsudviklingshensyn, arbejdsløshedsproblemer og lignende argumenter må ikke blive en hindring for den rationaliseringsgevinst, det vil være at få en placering, som giver den korteste sejltid og de største fordele for grønlænderne. Esbjerg har mulighed for at kunne gavne og fremme den grønlandske erhvervsudvikling. Der eksisterer allerede i dag kontakter af praktisk værdi, og samhørigheden vil kunne udbygges, hvis Esbjerg bliver sæde for den grønlandske forsynings- og transportorganisation.



Provianten bringes om bord



— og så går turen ud på Nordseen.



Esbjerg og Grønland - i fortid og nutid

Af direktør, cand. polit. Tage Sørensen

På de følgende sider skal jeg søge i al kort-hed at give læseren et indtryk af den forbindelse, der på erhvervslivets og uddannelsens områder har været og er mellem Esbjerg og Grønland.

Om forbindelsen må betegnes som stor eller kun beskeden kan vel altid diskuteres, men sikkert er det i hvert fald, at der ikke fra nogen dansk by er udfoldet så meget erhvervsmæssigt initiativ inden for Grønlands hovederhverv, fiskeri og fiskeindustri, som fra Esbjerg. Andre jyske byer har været næsten passive.

Også hvad angår grønlanderes ophold i provinsen med uddannelse for øje, er Esbjerg førende.

Når forbindelsen dog ikke blev større, og når den samlede danske private indsats inden for fiskerierhvervet på Grønland ikke blev ret meget større, skyldes det især dels stærke legale og statsadministrative hindringer for privat initiativ (bortset fra detailhandel, håndværk og anden forsyningsvirksomhed), dels barske naturforhold, dårlige transportforbindelser og landets hele primitive stade.

Det er ikke nogen tilfældighed, at Esbjerg blev stedet, hvor man gjorde ihærdige forsøg på at overvinde de mangehånde forhindringer, der tårner sig op for den, der vil øve en indsats i fiskeriet ved Grønland. I Esbjerg var og er landets største potentielle inden for fiskeri, fiskeindustri, hjælpeindustrier og fiskeeksport samlet.

Igenom en årrække fra midten af tyverne og en god snes år frem, var der fra Esbjerg udviklet et stort fiskeri i Islands kystfarvande, som i de år stod åbne for danskere, og det var naturligt, at de esbjergensiske kræfter, der havde været engageret ved Island, kastede blikket på Grøn-



M/s »Artic« forankret i Færingehavn.

land, da Island lukkede sine farvande for andre end islændinge.

Samtidig var den af »krigsfredningen« skabte fiskerigelighed i Nordsøen i løbet af få år afløst af fiskeknaphed, således at flådens store kuttere så rentabiliteten forsvinde. Dengang havde man kun konsumfiskeriet at støtte sig til, idet fiskeri til sildeliefabrikker først udvikledes fra 1948.

Esbjergs glimrende beliggenhed som den danske havneby, der ligger nærmest Grønland og nærmest markederne for fiskeriprodukter, animerede også. Og der var altså tillige mænd i Esbjerg, der havde mod på den grønlandske udfordring.

Lad mig straks sige, at som en af dem, der har været engageret i esbjergensisk grønlandsarbejde siden 1948, kunne jeg

spinde en meget lang ende om dette, hvilket dog ganske skal undlades her, hvor pladsen er begrænset.

»Artic«-ekspeditionen i 1936

To af de endnu aktive grønlandspionerer fra Esbjerg, direktør Claus Sørensen og fiskeeksportør Frede Sørensen, tog allerede far i 1936 med deltagelse i »Artic«-ekspeditionen, som A/S »Nordlyset« sendte til Grønland. Ekspeditionen bestod af moderskibet »Artic« med en lastevne på 550 tons og 60 mands besætning, herunder fiskere til bemanning af mindre, medbragte fiskefartøjer. »Artic« havde moderne indfrysningsapparatur og fryserum, og blandt de stillede opgaver var fremstilling af dybfrosne torskefileter i en sådan mængde, at fornøden erfaring til eventuel



Skitsebogsblade af Gitz-Johansen.

senere storproduktion kunne foreligge, og vareprøver udsendes. Før krigen var fremstilling af dybfrosne fiskefileter ukendt i Danmark. Foruden nævnte prøveproduktion blev fremstillet 123 tons frosne helleflyndere og 150 tons saltet torsk og torskelertran.

Direktør Claus Sørensen udgjorde sammen med københavnske interesserede selskabets bestyrelse og forestod skibets udrustning. Den ene af ekspeditionens to ledere, maskinmester Carl Christensen, Esbjerg, talte blandt sine folk nuværende fiskeeksportør Frede Sørensen, dengang 17 år gammel. Frede Sørensen erhvervede på »Artic«-ekspeditionen sit første kendskab til Grønland, og det tør siges, at han – som senere har virket på Grønland i 17 sæsoner – er den, der af alle og til den mindste detalje kender mest til praktisk grønlandsfiskeri, -fiskeindustri og eksport af grønlandske fiskeriprodukter.

Ekspeditionen gav en mængde erfaringer, men kunne ikke svare regning, især fordi det store parti helleflyndere mødte et marked med uhørt lave priser som følge af, at norske fiskere var begyndt at fiske helleflyndere med nedgarn ved Norge, hvorved markedet overfyldtes.

»Artic«-ekspeditionen havde basis i den ene af de fire naturhavne på Grønlands vestkyst, som i årene 1926–39 blev åbnet for danske statsborgere. I midten af tyverne var færinger som de første begyndt et fiskeri ved Vestgrønlands kyster, og hvert år drev 2–3.000 færøske fiskere torskfiskeri deroppe. Fra Syddanmark udgik

enkelte fiskeriekspeditioner til Grønland i årene 1929–39.

Hvad enten det drejede sig om færinger eller andre, var de i et og alt henvist til sig selv og måtte medbringe alle fornødheder. Grønland var et lukket og statsmonopoliseret land og befandt sig på et yderst primitivt stade.

Beslutningen i 1948 om et systemskifte i Grønland

Efter krigen stod det klart, at en ændring skulle til. Krigen havde medført, at grønlænderne var kommet mere i kontakt med verden uden for Grønland, og mange og stærke røster deroppe stillede nu krav om ophævelse af det århundredgamle grønlandske monopol- og formyndersystem, om friere kulturel og økonomisk samkvem mellem grønlændere og syddanske.

Beslutningen om et systemskifte blev truffet i 1948. Statsminister Hans Hedtoft og formanden for Rigsdagens grønlandsudvalg, landstingsmand Stegger-Nielsen, førte i juli forhandlinger med det grønlandske landsråd, og der opnåedes enighed om at ophæve reservatpolitikken og at drage grønlænderne ind i en ny tilværelse præget af frihed. Regeringen fik landsrådets samtykke til at udføre den hertil fornødne lovgivning på grundlag af et dansk-grønlandsk kommissionsarbejde.

I Esbjerg følte man, at tiden nu var inde til at gøre det, man i Danmark havde talt og skrevet om gennem mange år: at søge at introducere moderne fiskemetoder og fiskeforedling i Grønland. Men mente –

på grundlag af den megen tale om et systemskifte og nye tider på Grønland – at der ville blive forhold med relativt fri erhvervsudøvelse deroppe, men det blev der imidlertid ikke, tværtimod. Man var mindst 15 år for tidlig på færd.

A/S Det grønlandske Fiskeri-Kompagni og A/S Grønlandsk Havfiskeri begynder virksomheden i 1948

I 1948 stiftedes A/S Det grønlandske fiskeri-kompagni og A/S Grønlandsk Havfiskeri. Jeg skal omtale selskabernes historie i relativ korthed, skønt historien er lang og ikke uden dramatik.

Fiskeri-kompagniets aktiekapital udgjorde 2 mill. kr. og blev i 1951 fordoblet, idet staten (Den grønlandske erhvervs-lænefond) tegnede 2 mill. kr. Selskabets direktør var Claus Sørensen, og virksomheden blev drevet fra Esbjerg. Formålet var ikke blot udsendelse af fiskeriekspeditioner, men tillige og i højere grad indførelse af frysewarefabrikation på Grønland. Bortset fra en i Holsteinsborg påbegyndt pilning og henkogning i dåser af rejer var saltning den eneste anvendte konserveringsmetode i Grønland. Denne begrænsning i forarbejdningsmulighederne medførte, at værdifulde fiskesorter som f.eks. havkat og rødfisk og til dels helleflynder kun kunne udnyttes til stredlig konsum, da de ikke egnede sig for saltning. Nu ønskede fiskeri-kompagniet på baggrund af den forventede åbning af Grønland for privat dansk initiativ at indføre ny fiske- og fabrikationsmetoder. Man ville vise og lære grønlænderne fiskeri med store fartøjer, der kunne gå ud på bankerne i Davisstrædet, og man ville behandle fisken på moderne vis, d.v.s. skære den i filet, anvende smukke emballager,

opbevare og transportere færdigvaren under stærke kuldegrader. Herved blev ikke alene anvendelsesområdet for den vigtigste fisk, torsken, udvidet, men de ovenfor nævnte fiskearter ville kunne indtages i produktionen, ligesom man ventede sig meget af frysning af rejer og havørred, mens man endnu ikke havde blikket åbent for den fisk, der senere kom til at spille en betydelig rolle, laksen.

M/s »Greenland«, et canadisk bygget skib på 295 brt., blev ombygget til fiskeri og forsynet med filetskæreri, fryseri og fryselastr. »Greenland« – landets, måske verdens første skib til fremstilling og frysning af fiskefiler af egen fangst – gjorde den første sommer, i 1948, to ture til Davisstrædet, hvor man fiskede torsk og helleflynder med langline. Skibet havde blanded dansk-færøsk besætning.

Om sommeren havde fiskeri-kompagniet desuden afsendt fiskere, både, barakmateriel og håndværkere til naturhavnen Tovkussak i Sukkertoppen distrikt, hvor man anlagde en fiskeristation, forsynet bl.a. med salteri, broanlæg, lossekran, transportbånd, beboelseshuse m. v.

I samme års sommer var Claus Sørensen og højesteretssagfører Leif Gamborg, medlem af selskabets bestyrelse, på Grønland for at finde det bedst egnede sted for anlæg af en station med filetskæreri og fryseri. Når Tovkussak i første omgang var valgt, skyldtes det, at havnen hørte til de forannævnte fire for danske og færinger åbne naturhavne. Men man anså ikke Tovkussak for velegnet til en større udbygning. Valget faldt på Nepisat, fordi stedet ligger i nærheden af Holsteinsborg, hvorfra arbejdskraft og fiskere ville kunne fås, ligesom farvandet var rigt på bl.a. havkat og helleflynder. Den daværende

minister for Grønland gav samtykke til, at stationen måtte anlægges dér, og i løbet af sommeren blev alt materiel, herunder et stort fryseri, samlet sammen. Da mandskab og materiel i oktober måned lå klar til afsejling i Esbjerg med m/s »Anne Louise«, kom der telegram med meddelelse om, at styrelsesrådet for Nordgrønland ikke ønskede nogen station på Nepisat, og at ministeren med beklagelse trak tilsagnet tilbage. Under disse omstændigheder havde fiskeri-kompagniet ikke andet valg end mod sit ønske at sende materiellet til Tovkussak, hvor i vinteren 1948-49 Grønlands første filetskæreri og fryseri (lagerkapacitet ca. 200 tons) blev bygget; endvidere opførtes elektricitetsværk, værksteder, kantine m. v. og beboelse til ca. 100 mand.

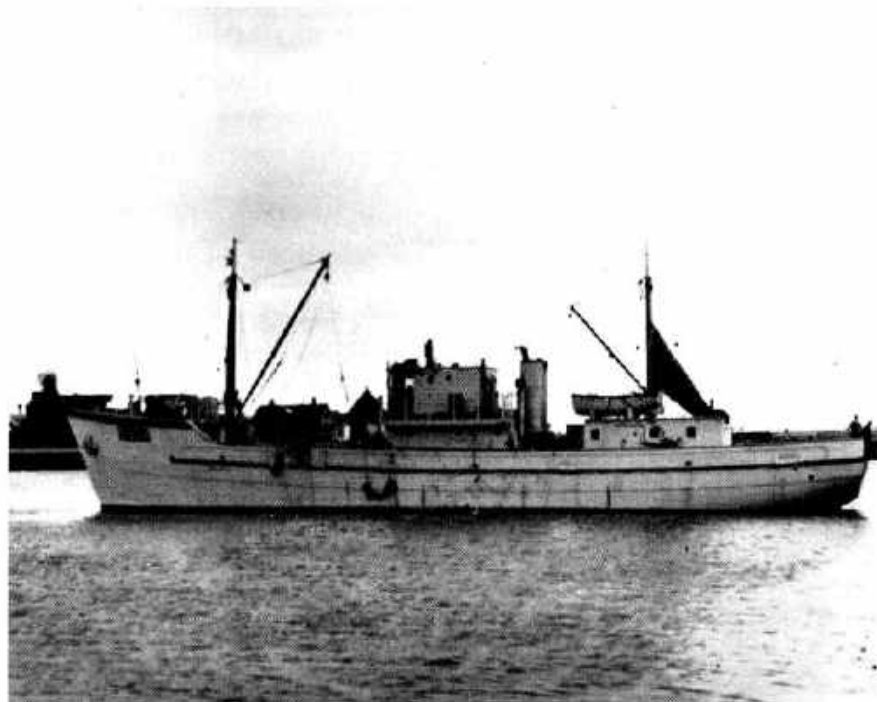
Produktionen på »Greenland« og i Tovkussak i de to første år udgjorde:

	1948	1949
	Tons	Tons
Saltfisk	373	467
Frosset torskefilet	54	124
» havkatfilet	11	11
» helleflynder	10	30
Levertran	6	8

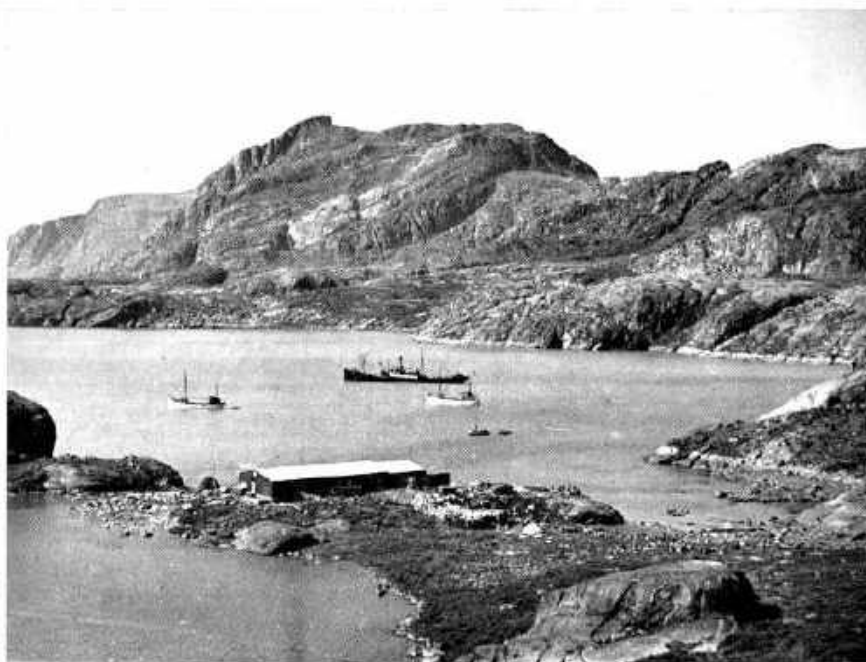
Inden fiskeri-kompagniets historie videreføres skal berettes om A/S Grønlandsk Havfiskeri, hvis virksomhed faldt i årene 1948-50.

Grønlandsk Havfiskeri havde en aktiekapital på 750.000 kr. Bestyrelsen udgjordes af fiskeskipperne Chr. Venø, Knud Schrøder og Kasper Myrup samt fiskeeksportørerne A. Bachmann, N. Jøker og P. Fischer Jensen, alle af Esbjerg, og landsretssagfører Niels Arup.

Selskabet opnåede Grønlands Styrelses tilladelse til i 1948 at fiske på fjordene og oprette station efter eget ønske. Til gen-



M/s »Greenland«.



S/s »Phoenix« og Esbjerg-kuttere ved stationen i Sdr. Strømfjord, 1948.



Esbjerg-fiskere under stationens opbygning.



Det første bundgarnsfiskeri i Grønland, Sdr. Strømfjord 1948.

gæld forpligtede man sig til at tage grøn-
lændere med om bord, for at de kunne få
indblik i arbejdet på danske kuttere. End-
videre skulle man meddele Styrelsen resul-
tatet af de forskellige fiskerier.

Planen var at udøve fiskeri dels fra
station i land med mindre fartøjer, dels
med kutterne »Dora Veng« (100 brt.),
»Peter Veng« (85), »Skarreklit« (92),
»Rollo« (40), »Lorelei« (40) og »Chr.
Schrøder« (76). I alt 100 mand deltog i
ekspeditionen. Fiskeskipperne Chr. Veng,
Knud Schrøder og Kasper Myrup ledede
slagets gang på Grønland.

Ekspeditionen ville ikke alene fiske
med langline efter torsk, men ønskede
også at prøve slæbende redskaber, f. eks.
trawling efter rejer, samt stående redska-
ber som bundgarn og ruser. Endvidere
skulle laksefiskeri samt fiskeri efter hav-
kat med liner og kroge afprøves.

Ekspeditionerne afsejlede med få dages
mellrum, »Greenland« fuldlaster med
mandskab og materiel den 13. maj og de
6 Esbjerg-kuttere den 19. maj. De sidstes
afsejling formede sig særlig festligt med
rusinder af mennesker på kajen og taler af
bl. a. fiskeriminister Chr. Christiansen og
vicedirektør i Grønlands Styrelse, Eske
Brun.

Den 6. juni afsejlede s/s »Phoenix« (900
brt.) med kurs mod Grønland. Damperen
var chartret af de to grønlandsselskaber for
at bringe mandskab samt forsyninger af
salt, olie og forskelligt materiel, bl. a. en
stor barak til Grønlandsk Havfiskeri, op
til det fjerne land.

Kutterne fik en begejstret modtagelse i
Godthåb. Med hensyn til stedet for en sta-
tion gik man ind for Fiskemesterens havn
i Sdr. Strømfjord, og barakken, der kom
op med »Phoenix«, rejstes dér.



Godthåb-
Aug. 48

Kutterne prøvede en lang række fiskerier og metoder. Der blev fisket med langline efter torsk, havkar, helleflynder og laks. Endvidere blev også et stort medbragt bundgarn afprøvet.

Resultatet af sommerens fiskeri blev ca. 275 tons saltet torsk, et antal tønder med torskelevertran og hajlever samt et parti havkarskind. Indtægterne ved salget af fangsten kunne ikke på nær dække udgifterne.

Da kutterflåden den 9. oktober 1948 efter endt færd lå fortojet i fiskerihavnen i Esbjerg, erklærede Chr. Venø, at fremtidens fiskeri i Grønland var bundgarnsfiskeriet. Han ville til næste års grønlandsfiskeri medbringe særligt konstruerede bundgarn, joller til røgtning og to kuttere til at flytte rundt med garnene.

Planen blev fulgt. Grønlandsk Havfiskeri samlede i 1949 kræfterne om bundgarnsfiskeri. Kutterne »Dora Venø« og »Skarreklit« sejlede til Grønland under

ledelse af Chr. Venø og Kasper Myrup; og bundgarn opstilledes langt inde i Godthåbsfjorden og Ameralikfjorden, der på det smalleste sted kun er skilt fra Godthåbsfjorden ved en ca. 4 km bred landstrimmel. Et antal beboelsesbaracker og et fiskehus opførtes ved Godthåbsfjorden. 10 besætningsmedlemmer og 35 grønlandere skulle passe garnene samt flække og salte torsken.

Bundgarnsfiskeriet er et sæsonfiskeri, som varer et par måneder, den tid, hvor torsken trækker mod land. Esbjerg-fiskerne besluttede dog at overvinde for at se, om der ikke var basis for bundgarnsfiskeri også om vinteren. Det ejendommelige skete, at Godthåbsfjorden i vinteren 1949-50 frøs til for første gang i umindelige

tider. For at udnytte tiden fiskedes med langliner, som blev trukket under isen fra det ene hul til det andet.

I begyndelsen af maj kom der besked hjemmefra, at de økonomiske midler var opbrugt, og fiskerne sejlede derfor kutterne tilbage til Esbjerg.

A/S Grønlandsk Havfiskeris anstrengelser for at bane nye veje var slut, og ikke alene aktiekapitalen gik tabt, langt mere end den. Men kom der noget ud deraf? Jovist: grønlanderne lærte at bruge bundgarn, og en stor del af grønlandernes samlede fangst af torsk fiskes i bundgarn, så Esbjerg-pionerernes indsats var langt fra forgæves. Selv fik de kun tabte formuer, men initiativet bragte Grønland varig gavn.

Esbjerg by sagde tak til Chr. Venø, Knud Schrøder og Kasper Myrup ved i 1950 at tildele dem byens ærespris.

A/S Det grønlandske Fiskeri-Kompagnis virke fra 1950

Straks da grønlandskommissionens arbejde var tilendebragt i slutningen af 1949, trådte fiskeri-kompagniet i forbindelse med Grønlands Styrelse (nu Grønlandsministeriet) for om muligt allerede i sommeren 1950 at få etableret et samarbejde. Resultatet blev en overenskomst, hvorefter »Greenland« indgik i fiskeri i fællesskab med Styrelsen, og Tovkussak blev opsamlingssted for fangst, idet Styrelsen leverede fangst til stationen til behandling og salg. Også fiskeri-kompagniets ny-erhvervede kutter »Emmanuel« (60 brt.)



Esbjerg-kuttere gør klar til fiskeri under opholdet i Grønland.

arbejdede nu sammen med de mindre fiskebåde med Tovkussak som basis.

1950 var også bemærkelsesværdig derved, at en del af de frosne fiskevarer solgtes til USA, hvilket dannede indledningen til en udvikling, hvor i de følgende år den overvejende del af de i Grønland producerede fiske-frysevarer blev – og stadig bliver – solgt i USA. Daværende handelsinspektør i KGH, Axel Malmquist, høje-

steretssagfører Leif Gamborg og forfatteren foretog under en fælles rejse til USA i foråret 1950 det første fremstød med hensyn til salg i USA af grønlandske frosne rejer, torsk- og havkarfilet.

Aktiekapitalen i fiskeri-kompagniet forøgedes som foran nævnt med 2 mill. kr. fra staten, og i 1951 udvidedes samarbejdet med Grønlands Styrelse og KGH. I Christianshåb installerede fiskeri-kompag-

niet et fryseri i KGH's rejefabrik, som var flyttet derop fra Holsteinsborg, således at de pillede og kogte rejer nu også kunne fryses. I Egedesminde byggede fiskeri-kompagniet et fryseri med en indfrysningsskapacitet på ca. 8 tons pr. døgn og lagerkapacitet på ca. 150 tons. I Sukkertoppen indrettedes i en KGH tilhørende bygning en filetfabrik og et fryseri. Indfrysningsskapacitet ca. 10 tons og lagerkapacitet ca. 250 tons.

Skønt produktionen i 1951 blev betydelig, se opstillingen nedenfor, idet flere danske kuttere deltog i fiskeriet, medførte forskellige forhold, især faldende priser på fiskevarer i forbindelse med stærke prisstigninger på alle fiskeriets fornødenheder – og naturligvis også det forhold, at virksomheden var under stadig opbygning – et dårligt driftsresultat, og det blev klart, at den tabgivende del af produktionen måtte skæres bort. Det skete også, således at man i 1952 koncentrerede sig om produktion af frysevarer fremstillet udelukkende af fisk leveret af fiskere bosat i Grønland. Tovkussak-stationen blev ikke taget i anvendelse i 1952.

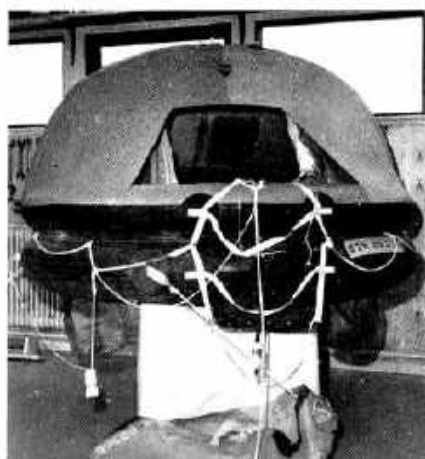
Fiskeri-kompagniet var i begyndelsen af 1952 kommet til et punkt, hvor man havde brug for velvilje og støtte for at kunne arbejde videre på den virksomhed, som gennem fire år var udøvet med begrænsede midler og under forhold, der ofte var utroligt vanskelige. En ny industri af største betydning for Grønland var skabt, men ca. en fjerdedel af aktiekapitalen gået tabt, og stillingen derfor vanskelig. KGH var netop blevet reorganiseret, og den ny ledelse havde den indstilling, at det var bedst, at staten ordnede så meget som muligt. Det havde næppe været nogen vanskelig sag at give fiskeri-kom-



Den første direkte afskibning af frysevarer fra Grønland til USA. Fryseskibet «Presthus II» i New Yorks havn, efteråret 1950.

pagniet en håndsrekning, således at man med bevarelse af privat initiativ på produktionsområdet var kommet over den vanskelige tid, men sådan var indstillingen ikke. Resultater blev, at fiskeri-kompagniet »bortforpagtede« alle sine anlæg i Grønland til KGH, således at der årligt i 15 år skulle betales en forpagtningsafgift og således, at anlæggene efter 15 års forløb tilfaldt staten, altså i realiteten et afbetalingskøb. Fiskeri-kompagniet beholdt »Greenland« (drevet indtil 1958 og derefter solgt) og fik i øvrigt til opgave at virke som sælger af alle de af KGH fremstillede frosne fiskevarer, ligesom det forestod transporten af varerne. At det private initiativ måtte forlade produktionen af fiskevarer betød utvivlsomt, at et stort incitament for økonomisk ekspansion forsvandt. Pr. 31. december 1967 ophævedes samarbejdsordningen, og KGH overtog fiskeri-kompagniets forbindelser. Fiskeri-kompagniet er for nylig trådt i likvidation med en intakt aktiekapital.

Nedenfor ses produktionstillene i tons



Fra Gummibådsfabrikkens afdeling i Godthåb.



i de 3 år, hvor stat og privat arbejdede sammen om produktionen.

	1950	1951	1952
Saltfisk	450	1231	98
Frosset torskefilet	218	213	364
» havkatfilet ...	6	54	229
» helleflynder ...	63	167	113
» hellefisk	2	28	29
» laksørred	6	9	13
» rødfiskefilet ...	0	6	0
Frosne pillede rejer ...	15	10	4
Levertran	5	5	0

Tovkussak-stationen tjente i de følgende år som hvalfangerstation og udgangspunkt for KGH's hvalfanger »Sonja«. Hvalkødet og spækket blev frosset i små pakninger og solgt til den grønlandske befolkning. I 1962 brændte stationen. På ridspunkret, hvor det skete, opbevarede i stationens fryschus et stort parti frosset laks, en fiskeart, der senere kom til at spille en betydelig rolle i det grønlandske fiskeri.

Polarforskeren Peter Freuchen var levende interesseret i fiskeri-kompagniets virksomhed og opholdt sig 3 somre i Tovkussak, første gang 1949. Den berømte forfatter gik ikke af vejen for at deltage i alt forefaldende arbejde.

M/s »Hertha«s og A/S Napassok Grønlandsk Fiskeri- og Fryseindustri virksomhed på Grønland – samt anden esbjergensisk-grønlandsk erhvervsforbindelse

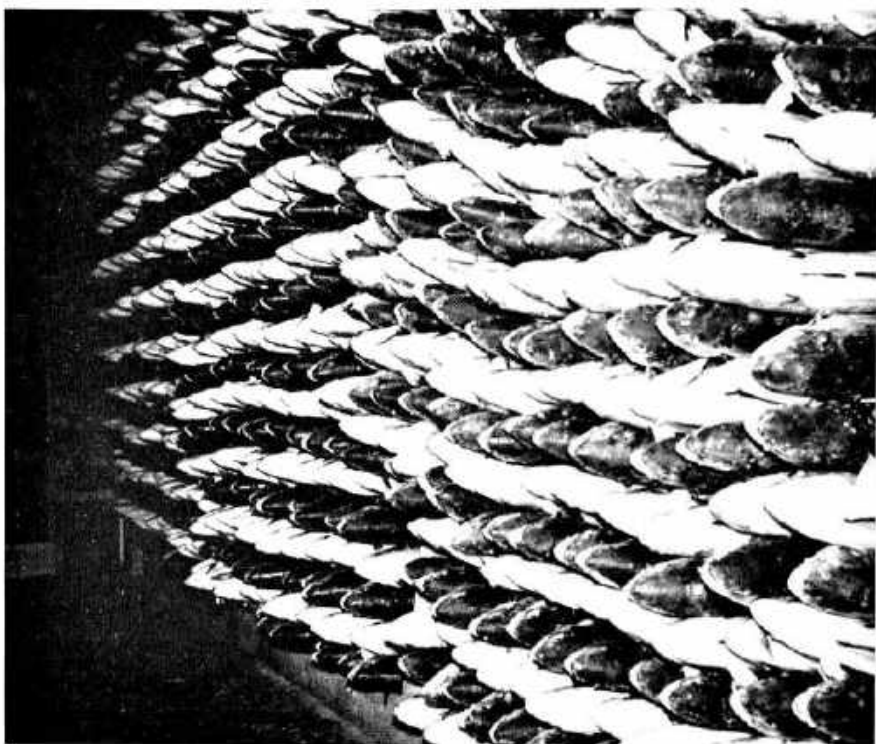
Udover de foran nævnte selskaber havde enkelte andre – mindre – syddanske kræfter søgt at få sat noget i gang på Grønland

inden for fiskerierhvervet. Men med reorganisationen af KGH fra 2. januar 1951 forsvandt det ene private initiativ efter det andet i løbet af forbausende kort tid. Det var for så vidt en ny fornemmelse, idet KGH i årene forinden havde været ret positiv indstillet over for de private bestræbelser.

Claus Sørensen og medarbejdere tog dog tråden op igen med købet af *motor-skonnerten* »Hertha« (170 brt.), som i 1953 og siden har vist det danske flag ved Grønlands kyster. I de første år blev der fisket med langline og håndsnøre efter torsk, og resultater lå årligt på 2–300 tons saltfisk. Men desuden arbejdedes der også fra »Hertha« med bundgarn i årene 1953 og 1954. KGH tilbød Claus Sørensen at leje de bundgarn, som KGH havde købt af Esbjerg-fiskerne efter ophøret i 1950. Tilbuddet blev modtaget, og i bundgarnssæsonen maj-juni fiskede »Hertha« med bundgarn i Ameralikfjorden under ledelse af Frede Sørensen og fiskeskipper Kasper Myrup. De mange grønlandske medhjælpere boede i de huse, der var opført af KGH, som også havde forsøgt bundgarnsfiskeri, men med ringe resultat og derfor opgivet det. Derefter overtog grønlanderne bundgarnsfiskeriet.

I 1963 fik »Hertha« installeret fryseri, og lastrummet indrettedes til lagring af frysevarer. I forsommeren fiskede skibet sildehajer ved New Foundland, og i efter-sommeren indhandlede laks ved Napassok, ca. 30 km syd for Sukkertoppen. I begge tilfælde blev produktionen frosset.

M/s »Hertha« under fabrikkens opførelse i Napassok.
Frosne laks i frysehuset i Tovkussak før branden i 1962.



Året efter stiftedes *Aktieselskabet Napassok Grønlandsk Fiskeri- og Fryseindustri* med en aktiekapital på 1,1 mill. kr. og A/S Claus Sørensen som hovedaktionær. Selskabet overtog »Hertha« og begyndte samme år at forberede opførelse af en fiskeindustri i Napassok, et udsted på en lille ø, der har en befolkning på ca. 200 mennesker. Under ledelse af Frede Sørensen blev der skabt et plateau, bl. a. ved hjælp af utallige bortsprængninger af klipper, og året efter opførtes på rekordtid en 800 m² etageareal stor fabriksbygning, fordelt med halvdelen af arealet i stueetagen, hvor der bl. a. er et stort fryselagerrum, og resten på 1. sal.

Den 1. september 1965 fejrede Napassok 100-års dagen for sin grundlæggelse, og Claus Sørensen modtog ved den lejlighed et æresborgerbrev som tak for sin indsats. – I 1958 havde han fået Esbjerg bys ærespris. På selve festdagen blev de første fisk landet ved et nyt kaj anlæg ved fabrikkens og indfrosset.

I de følgende år installeredes moderne fileteringsmaskiner og rejekogeri m. v., således at selskabet kunne optræde den produktionsvirksomhed, som Det grønlandske fiskeri-kompagni måtte slippe i 1952. Et antal beboelseshuse og værksteder er opført ved fabrikkens, hvortil kommer et velfærdshus og et vandværk for befolkningen.

I 1968 blev den Claus Sørensen tilhørende stålkutter »*Vestjysk Pioner*« (66 brt.) indrettet som frysefartøj og deltog i fiskeriet og indhandlingen. Ved udstedet *Arsuk* i nærheden af Ivigtut i Sydgrønland opførtes samme år to beboelseshuse og kajplads, idet selskabet har planer om at bygge fryserianlæg m. v. dér.

Selskabets omsætning af laks, rejer,

torsk, laksørred, hellefisk, havkat og rogn i 1968 udgjorde ca. 4,4 mill. kr., og det har i Grønland investeret ca. 4 mill. kr. Selskabets drift har været rentabel.

En passant skal nævnes det i 1962 med en aktiekapital på 6 mill. kr. stiftede statsprivatlige selskab *Godthåb Fiskeindustri*, idet folk fra Esbjerg er aktionærer i selskabet. Selskabets fiskeindustrielle anlæg ligger i Godthåb, aktivmassen er bogført til ca. 20 mill. kr., og omsætningen i 1967 udgjorde ca. 10,5 mill. kr. En væsentlig del af aktiekapitalen er tabt, og kursen for aktierne er for tiden ca. 20, hvilket igen illustrerer, at det ikke er så lige en sag at drive erhvervsvirksomhed i det fjerne og barske land.

Inden jeg forlader det erhvervøkonomiske skal også lige nævnes *andre områder*, hvor Esbjerg har erhvervsmæssig berøring med Grønland.

Motorfabrikken »DAN«, Esbjerg, har gennem en meget lang årrække været leverandør af maskiner til Grønland. I over en menneskealder var DAN-motoren den motor, der anvendtes af fiskefartøjer på Grønland. Nu findes også andre fabrikater deroppe, men DAN er stadig en betydelig leverandør af motorer, nu i modsætning til før relativt store semi-dieselmotorer i størrelsen 80–280 hk. DAN er endvidere hovedleverandør til Grønland af lavtrykshydrauliske spil til nybygninger og ældre skibe, såvel fiske- som kystfartøjer. Endelig skal nævnes, at fabrikken også leverer styremaskiner og beddingspil til Grønland.

I 1965 byggede *A/S Nordisk Gummibådsfabrik*, Esbjerg, en bygning på 150 m² i Godthåb for derfra at forsyne grønlanderne med selskabets produkter, bl. a. selvudløsende, oppustelige redningsflåder og



Anlægget i Napassok.

det ikke mindre vigtige at kunne yde den lovkrævede service på flåderne i Grønland.

På *Esbjergs skibsbyggerier* er der gennem en årrække fremstillet fiskefartøjer til grønlandske fiskere med KGH som mellemlid. I samme forbindelse nævnes, at skibsbygningsfirmaerne N. P. Jensen & Søn, Esbjerg, og Søren Larsen & Sønner's skibsværft A/S, Nykøbing M., fører forhandlinger om forpagtning af det stål-skibsværft, som Grønlandsministeriet har planlagt i Godthåb.

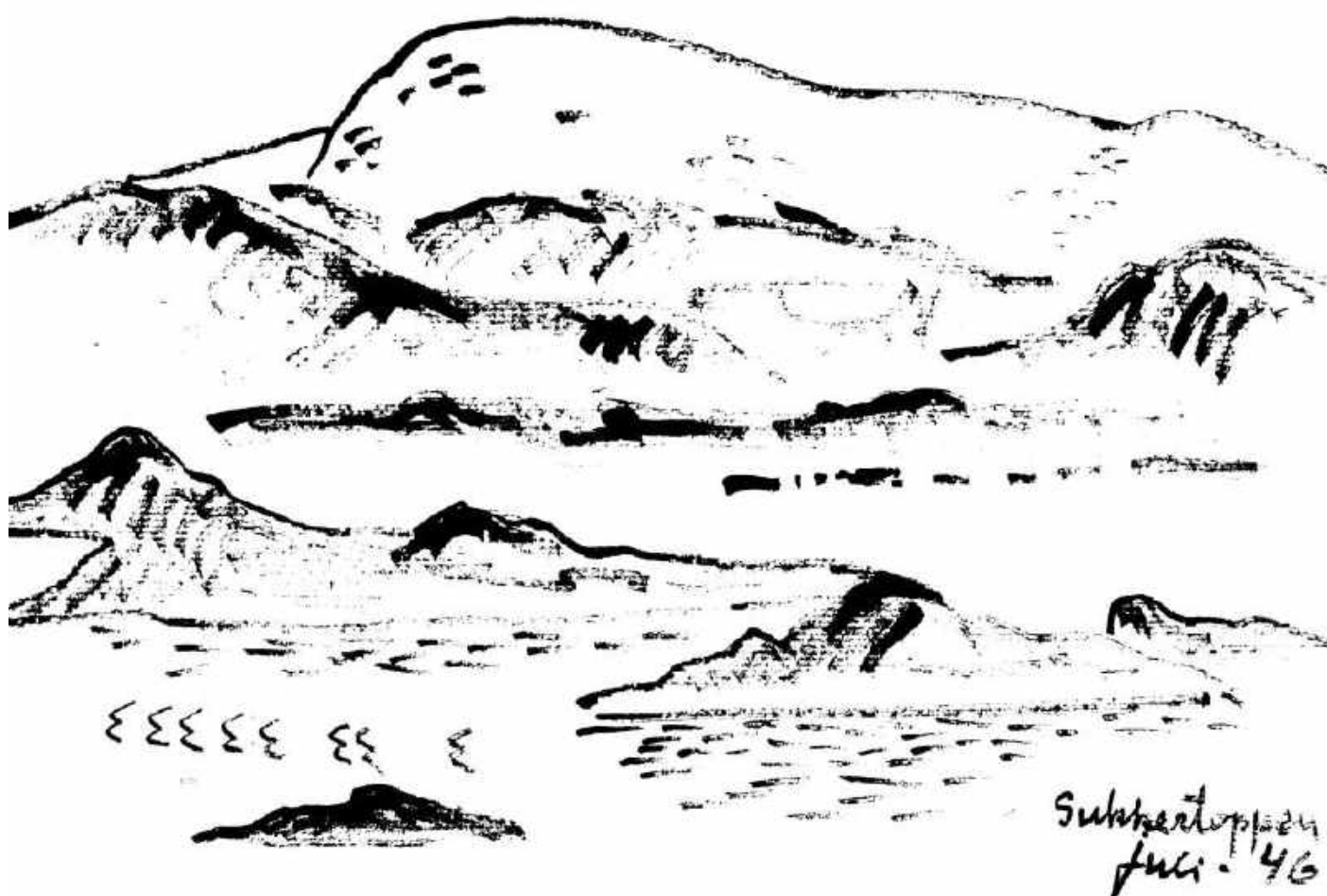
Esbjerg Tøvværksfabrik A/S forsyner Grønland med fiskeliner og tovværk.

Fra *Tjæreborg Huse*, en af landets største typehusfabrikker, er sendt huse til Grønland, bl. a. til Napassok og Arsuk.

De nævnte, for Grønlands erhverv cen-

trale leverancer, vedrører alle produktions- eller kapitalgoder, og flere Esbjerg-leverandører kunne nævnes tillige med leverandører af konsumvarer som f. eks. tobak, tørmælk og iscrem fra store fabrikker i Esbjerg. Men dette får være nok.

Til slut skal lige berøres, at Esbjerg gennem 20 år har været *hovedcentral for modtagelse af saltet torsk*, fanget hovedsagelig ved Grønland af færøske fiskere. Det drejer sig om lige så meget som hele den grønlandske saltfiskproduktion, 8–10.000 tons årligt. Saltfiskene bliver af rutinerede arbejdere slået fri for gammelt salt, sorteret i størrelse og efter kvalitet, saltet med ny salt, emballeret og derpå enten sendt direkte fra Esbjerg til Italien med jernbanevogn eller oplagret i et særligt kølepakhus for saltfisk, der ligger lige



ved kajen. Kølepakhuset, som ejes af fiske- og frysehusfirmaer i Esbjerg, rummer ca. 3.000 tons saltfisk. Når Esbjerg er blevet et center for saltfiskkompakning og -transit, skyldes det naturligvis især havnens fortrinlige beliggenhed. Virksomheden er en udløber af det fiskerimæssige fremstød på Grønland, som er omtalt i det foregående.

Grønlændere til uddannelse og udsyn i Esbjerg. Broderskabsbyforbindelse med Sukkertoppen

Det er ikke stedet her at fortælle om alle de uddannelsesmuligheder, Esbjerg kan tilbyde grønlandere. Man vil finde oplysninger herom andersteds i skriftet. Jeg skal derimod berette om den faktiske uddannelsesmæssige og kulturelle forbindelse mellem Esbjerg og Grønland.

I tidligere år talte *Statens Sømandsskole* i Esbjerg blandt sine elever enkelte grønlandere. I 1966 prøvede skolen for første

gang at antage 20 grønlandere, således at man kunne lave en hel klasse, hvilket gendoges i 1967, hvor man ligeledes havde en klasse med 20 grønlandske elever og yderligere 3 på et senere kursus.

Fra den 26. august 1968 har skolen haft ikke mindre end 72 grønlandere, som skal være dér indtil udgangen af maj. Med det relativt lange ophold tilsigtes at give de grønlandske elever så store dansk- og regningskundskaber som muligt, at orientere dem om danske forhold og at lære dem disciplin og ansvar over for et moderne samfunds krav til den enkelte borger. Endvidere får eleverne en grundig sømandsmæssig teoretisk og praktisk uddannelse. De sidste 3 måneder deles de op i 3 specialklasser: dæks-, fiskeri- og kokkelinie, og det påtænkes at give dem særkursus i brandslukning, redningsmanøvrer (gummiflåde), radiotelefoni, motorpasning, navigation (duelighedsprøve) m. m. Efter endt kursus skal en del elever tilbage til Grønland, mens andre videreuddannes i

Syddanmark, nogle vil forsøge at komme med skoleskibet »Danmark«.

Det er ikke for meget sagt, at Statens Sømandsskole gennem sine grønlanderkursus har været med til at præge byen og bybilledet, ligesom esbjergenserne i stor udstrækning har taget mod eleverne, inviteret dem hjem og vist dem forholdene hernede. Herved er der i al stilfærdighed skabt en særdeles frugtbringende goodwill i byen for de grønlandske unge. I Grønland, i grønlandsadministrationen og inden for søfarten er Esbjerg kendt som den førende by med uddannelse af grønlandere.

Når kursusvirksomheden fortsætter til august, bliver det sandsynligvis »kun« med 60 grønlandske elever, idet skolens forstander, Aage Hill-Madsen, går ind for, at der samtidig antages 20 elever fra Syddanmark for på den måde at skabe en frugtbar vekselvirkning og fremme grønlandernes sprogkundskaber.

Statens Sømandsskoles virke for grøn-

lændere i Esbjerg er vældig central, fordi det især er Grønlands hovederhverv, søfart og fiskeri, der ligger til grund for undervisningen. Selvsagt vil denne undervisning og en eventuel placering af KGH i Esbjerg passe godt sammen med forbedrede muligheder for at sende eleverne til og fra Grønland og med førstehåndskontakt til KGH's skibe, hvor de kommende grønlandske styrmandsaspiranter skal uddannes.

Eleverne på sømandsskolen er voksne unge. Men desuden ser man grønlandske børn i Esbjerg og omegn.

Det kan være de *skoleelever* i 13-14-års alderen, som det grønlandske skolevæsen siden 1961 ved medvirken fra syddanske skolemyndigheder og syddanske hjem har kunnet sende til et års skolegang hernede. Disse elever kommer ind i et fuldstændig syddansk miljø, hvilket har vist sig at have en meget gunstig indvirkning på deres præstationer i dansk. Efter opholdet, hvor de deltager i den almindelige undervisning i en dansk 6. klasse, kommer eleverne tilbage til Grønland og samles derefter i den såkaldte 2. »præp«-klasse, hvorfra der så efter en bestået optagelsesprøve er mulighed for at gå videre i den treårige realskole.

Opholdet har betydet, at tidspunktet for påbegyndelsen af realskolen har kunnet rykkes væsentlig ned, således at eleverne nu kan være færdige med deres realeksamen i en alder af 17-19 år mod tidligere ofte 20-21 år.

Skoledirektøren for Grønland, Chr. Berthelsen, siger om opholdets betydning, at de forøgede dansk kundskaber og indlevelsen i det danske sprog er en af de væsentligste sider af børnenes ophold, men der er andre meget væsentlige fordele forbun-



Morgenappel på Statens Sømandsskole i Esbjerg.

der dermed. De små grønlandske bysamfund er oftest lukkede, og elevernes udsyn som følge heraf yderst begrænset. Mange har aldrig været uden for deres egen by. Al deres viden og alle deres erfaringer må

derfor hentes andenhånds, gennem undervisningen i skolen, ved læsning og via film. Det siger sig selv, at et helt års ophold i det syddanske skole- og hjemmemiljø er en vældig oplevelse og berigelse



Færdslæse er et af orienteringstagen.



Praktisk sømandsskab.

for sådanne børn, og det er medvirkende til at stille dem positive over for et sprog og et samfund, der på mange måder er forskelligt fra deres eget.

Esbjerg er godt med i dette arbejde, og der har i skoleårene 1966/67-1968/69 været henholdsvis 27, 22 og 21 elever i Ribe amt.

Men der kommer flere grønlandske skolebørn herved, nemlig fra Esbjergs broderskabsby Sukkertoppen, til et 3 måneders ferie- og skoleophold. De kommer sædvanligvis i juli måned, og efter en uges ophold i Esbjerg skolevæsenes feriekoloni i Rendbjerg ved Flensborg fjord bliver de indkvarteret i hjem i Esbjerg.

Når det nye skoleår begynder, følger børnene fra Sukkertoppen med værtsbørnene i skole. Foreningen af Sukkertoppens venner arrangerer udflugter for både børn og plejeforældre.

Jeg kan bringe en lille statistik over antallet af Sukkertoppen-børn, der har været på 3 måneders ophold i Esbjerg:

	Drenge	Piger	Leder
1964:	14	12	Anne-Lise Viskum
1965:	13	5	Henrik Friis
1966:	17	16	Grethe Sørensen
1967:	9	7	Karen Pedersen
1968:	6	11	Kjeld Pedersen

Det første år besøgte kommunalrådsformand Ole Skifte, Sukkertoppen, i den anledning Esbjerg og var med til at ledsage børnene hjem. - Skoledirektør Chr. Berthelsen og frue, Godthåb, aflagde i 1966 besøg ved skolevæsenet i Esbjerg.

Det er det almindelige indtryk, at der opstår et lykkeligt fællesskab mellem de grønlandske børn og plejehjemmene i Esbjerg.

Til sommer skal 6 ældre skoleelever og seminarieelever på et 3 ugers ophold i



Original grønlandsk kajak af sælskind, bygget omkring et træskelet. Udstillet på Fiskeri- og Søfartsmuseet.

Sukkertoppen. De er inviteret af bystyret i Sukkertoppen. Esbjerg kommune bærer selve rejseudgifterne, og det er sandsynligt, at byrådet også i fremtiden vil støtte lignende rejser til Grønland.

Foreningen af Sukkertoppens venner, der er berørt foran, blev stiftet i 1962 af borgmester L. Høyer-Nielsen, Esbjerg, og kæmner Helge Knudsen, Sukkertoppen. Efter en lidt hensygnende tilværelse kom der liv i foreningen fra foråret 1965, hvor kredslæge Ejgil Nielsen, tidligere Grøn-

land, overtog formandsskabet. Foreningens nuværende formand er fru civilingeniør Agnethe Anderskov.

Fra foreningens virke skal nævnes en udstilling i Kunstpavillonen den 21.-24. april 1966, som blev en stor succes. Esbjergs skolebørn havde fri adgang klassevis, og lærer Gorm Hadrup holdt hver time en fin orientering og foredrag om Grønland og de udstillede ting. (Her kan for øvrigt indskydes, at Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg nu råder over en udmær-

ket samling af grønlandske kunst- og brugsgenstande m. v.). Tegninger fra børn i Sukkertoppen blev også udstillet, men et panorama af bymidten i Sukkertoppen nåede ikke frem i ride. Det blev dog senere vist på et møde, hvor den kendte grønlandske kunstner Jens Rosing viste sin film »Umialik«.

Efter opfordring fra lærerinde Karen Pedersen sendte foreningen i 1967 legetøj og materialer til brug for børnehaven og børnehaveklassen i Sukkertoppen.





Grønlandsudstillingen i Kunstpavillonen 1966.

I december 1967 skrev Sukkertoppen kommune til Esbjerg byråd om yderligere kontakt og inviterede indtil 16 børn eller unge under uddannelse på ferie i Sukkertoppen. Foreningen modtog brevet til besvarelse og har nu sammen med skoledirektøren udvalgt 4 drenge og 2 kvindelige elever fra Esbjerg seminariums 1. klasse som med støtte fra Esbjerg by rejser til Sukkertoppen til sommer.

Hvert år i september har foreningen arrangeret en udflugt for de i Esbjerg værende grønlandske skolebørn og deres værtsfamilier.

I april 1967 afholdtes grønlandsk gudstjeneste i Treenighedskirken ved visitationsprovst Rink Kleist. Efter gudstjenesten samledes grønlanderne og familie i menigheds huset til hyggeligt samvær. Ligeledes i september det følgende år, hvor pastor Jökum Knudsen fra Sukkertoppen holdt gudstjenesten, og alle eleverne fra sømandsskolen deltog. Lidt senere på året inviteredes eleverne fra sømandsskolen til kaffemik med biografur. Det har været muligt i julen 1968 at finde værtshjem for de elever på sømandsskolen, der skulle holde jul her, og alle eleverne har været

inviteret ud flere gange. Helligtrekongersaften i år holdt domprovst Sv. E. Rasmussen grønlandsk gudstjeneste. Provst Rasmussen har været i Grønland i 16 år og er netop kommet til Haderslev.

Med disse glimt af foreningens aktiviteter og med oplysning om, at Sukkertoppen kommune i sommeren 1968 har oprettet *Foreningen af Esbjergs venner*, slutter jeg omtalen af Esbjerg og Grønland i fortid og nutid, idet jeg håber at have givet læseren et indtryk af den ganske brede forbindelse, der har været og stadig er mellem Grønland og »Danmarks port mod vest».



Esbjerg i kulturens og fritidens epoke

Af Lizzi Bolther

På en af de klinter, hvor Esbjergs første indbyggere for 100 år siden boede i huler, ligger der i dag et hus i glas og beton. Der, hvor der før kun var sand og intet andet, er der nu blomster og træer, og ved indgangen til huset står et symbol på det, der er sket og sker i byen ved havet. Der er Robert Jacobsens hyldest til Esbjerg, skabt af jern, i rette linjer og runde former.

»Jeg har set en formfunktionalistisk by uden kurver, jeg har oplevet en havn, hvor kutternes tøffen lød som smuk musik, jeg har mødt usædvanlige mennesker, det er liv, det er aktivitet, det er mentaliteten i Esbjerg – og det er min skulptur«, har Robert Jacobsen sagt.

Kunst

Der er nøgleord, som karakteriserer byen, der fik skulpturen som gave, da Kunstpavillonen blev indviet. Men de fortæller også noget om det, der sker i huset. Om en kunstforening, der har lagt hovedvægten på det eksperimenterende i dansk kunst, så samlingen i dag kan præsenteres som en af landets bedste inden for nutidskunsten. Gå en tur og se på linjen fra det ældste billede af L. A. Ring, fortsæt til de impressionistisk påvirkede fynboer Fritz Syberg, Johannes Larsen, Peter Hansen til Edvard Weie, Jerichau, Jens Søndergaard, Lergaard, Hoppe og stands ved den rigt repræsenterede Vilhelm Lundstrøm, der står som en betydelig milepæl før overgangen til Cobra-malerne Jørn, Carl-Henning Pedersen, Ejler Bille, Else Alfelt, Egill Jacobsen og Henry Heerup. Fra dem føres linjen videre til de konkrete med bl. a. Richard Mortensen, Gade-

gaard og Ole Schwalbe. Og uden for alle ismer en væg med en trilogi af eneren i nutidens danske kunst, Svend Wiig Hansen.

Vandringen giver et levende indtryk af, hvad der er sket i dansk kunst de sidste 50 år. Og hvad der sker netop nu, viser Esbjerg Kunstforening på særudstillinger, der også omfatter kunsten uden for Danmark.

Musik

Men det er ikke bare øjer, der kan glædes over skønhedsindtryk i Kunstpavillonen. Der er også noget for øret, idet Vestjysk Musikkonservatorium bor under samme tag. Musiklivet i Esbjerg udfolder sig dels omkring byens musikuddannelsesinstitutioner, hvor Vestjysk Musikkonservatorium indtager en central stilling, dels omkring Vestjysk Symfoniorkester og de



På de første huleboeres plads står et kunsthus i glas og beton.



koncerter, der arrangeres af Kammermusikforeningen, af organisationen Musik og Ungdom og i byens kirker. En nydannelse i dansk musikliv er etableringen af Vestjysk Kammerensemble, hvis koncertkvalitet ligger i toppen af, hvad man kan opleve herhjemme.

Fisk og fiskere

Fra Kunstpavillonen er der vidt udsyn over Esbjerg havn, der er livsnerven i det hele, det, der bragte aktiviteter til byen. De, der boede i hulerne på højen, drømte sikkert ikke om, at Esbjerg skulle blive landets største fiskerihavn. Men det blev den, og derfor måtte Esbjerg have sit monument over de mennesker og det erhverv, der er grundlaget for det hele. Det fik man i Fiskeri- og Søfartsmuseet med Saltvandsakvariet, der blev indviet 24. april 1968. Det var byens gave til sig selv på 100-årsdagen for vedtagelsen af loven om anlæggelse af Esbjerg havn.

Med redskaber, skibsmodeller og fotostater illustreres fiskeriets udvikling gennem de sidste 100 år fra den åbne båd på stranden til den moderne stålkutter med de nyeste hjælperedskaber decca og radar. Også kutterradoens historie opridses, og gennem et radioanlæg kan man følge med i fiskernes samtaler til havs.

Foruden udstillingshallen indeholder museet et saltvandsakvarium, cafeteria og lokaler for Skallingelaboratoriet under Københavns Universitet.

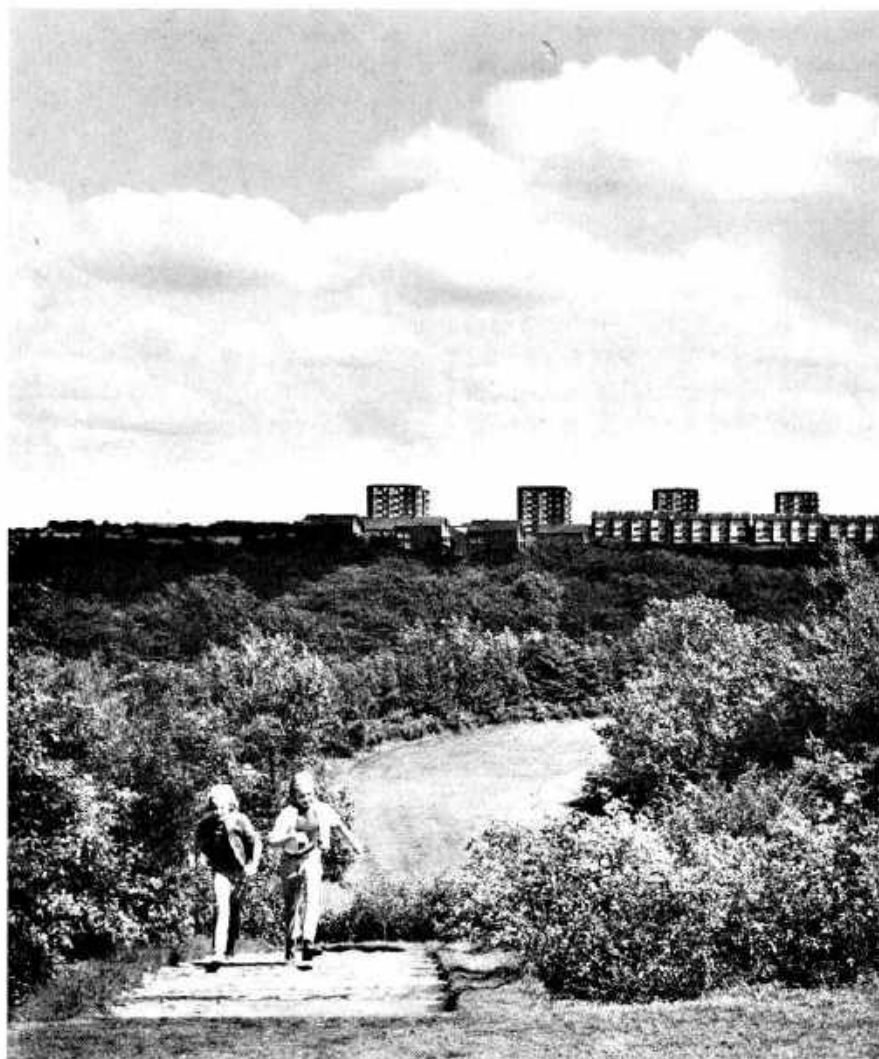
Livet i akvarierne, der rummer de fiskearter, danske fiskere indbringer på deres rejser, er en skønhedsåbenbaring fra havets verden. Mellem glaserede, keramiske skulpturer svømmer rødspætter, isinger,

runger, pighvar, torsk, hvilling, ål og pig-hajer, og i 24 små-akvarier veksler farvestrålende sønemoner med søstjerner, snegle, rejer, krabber og muslinger.

Sport og rekreation

Kun få meter fra Fiskeri- og Søfartsmuseet sejler de skibe, der hver dag fortæller historien, museet fortæller. Man

kan se dem derfra, når de tager ud og hjem, og man kan høre dem i radioen. Måske har de aftalt en søndagstur med kone og børn til et af de rekreative områder, der ligger som en grøn ring omkring Esbjerg, med velplejede plæner, blomster og træer, med spadserestier, golfbaner, svømmebade og omfattende sportsanlæg.



Grønne bæltet omgiver byen.



Fiskeri- og Søfartsmuseet, Akvariet.

Det kan også være, turen går til Marbæk med den vilde natur. Hav og høje klinter, hede og nåletræer, enge og vandløb. Her ejer Esbjerg kommune 900 tdr. land, som er erhvervet med det formål, at arealet skal være et rekreativt område for Esbjergs befolkning. Det store areal har i mange år ligget hen som rent naturområde, men nu arbejdes der med konkrete planer om at anlægge camping- og parkeringsplads, golfbane med 18 huller efter international målestok og gennem-

førelse af en spadseresti langs hele kystlinjen. I skitserne er desuden omtalt lystbådehavn og svømmebassin.

Men endnu ligger Marbæk-området hen som ren og typisk vestjysk natur med de skønhedsværdier, det rummer, og alle er enige om, at en udnyttelse af området skal ske med nænsom hånd.

Arkæologi

Mellem fyrrenålekrattene ligger arkæologiske attraktioner, som er valfartssted for

både læg og lærd. Det er jernalderbopladserne i Myrthue og Marbæk, hvor man blandt store mængder keramik har fundet de meget sjældne »ildbukke«, som kun kendes fra Esbjerg-egnen. For et par tusinde år siden har jernalderfolkene levet og arbejdet her. I en epoke forud for huleboernes har de stået på de høje klinter og set mod Fangø, hvor kulturen blomstrede i en senere periode. Det var i sejlskibenes storhedstid.

Som små fisk boltrer børnene sig i svømmebadets havblå vand.





Fritidens epoke

Dengang var Nordby og Sønderho livlige søfartsbyer, og den tids kultur ses endnu i de smukke, gamle Fanø-huse. Nu står øen midt i fritidens epoke, hvor mennesker søger fred og inspiration i det friluftsliv, der udfolder sig i en natur, hvor skaberen har brugt de store, brede pensler, da det blå hav mødtes med kilometerlange sandstrande i hvidt, og da de vældige klitrækker blev lagt som en bræmme mellem hav, bede, enge og plantager.

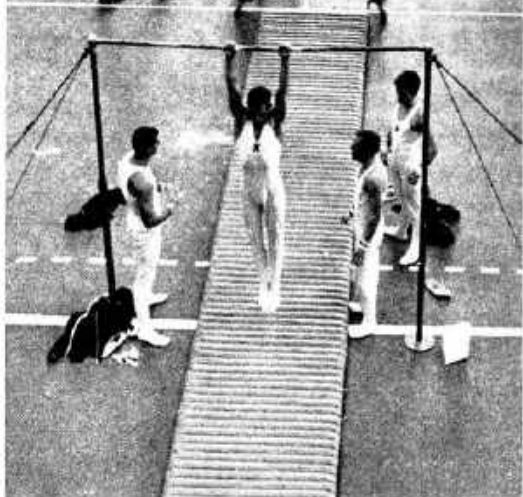
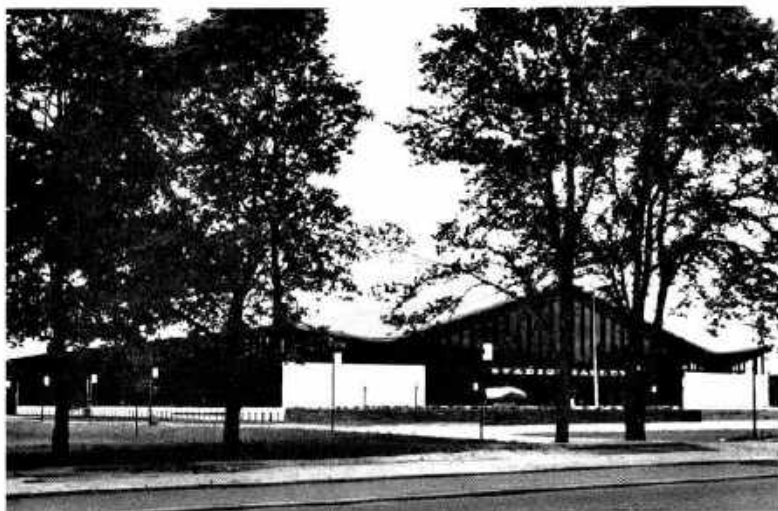
Det blev til en enorm legeplads for fritidsmennesker, der byggede golf- og tennisbaner, fritidshuse og campingpladser. Eller lod naturen være, som den er, gik en tur i plantagerne med skovsøer, satte net i havet og trak makrel og ørred hjem, gik over heden på jagt efter fugle og vildt, eller badede og dasede i sol og vind og ozonluftens stilhed.

Der er lang vej fra tennisbanerne ved Fanø Vesterhavsbad til Sønderho. Ikke i kilometer, men i tid til de Fanø-koner, som stod på klitterne og spejdede ud mod havet efter hjemvendende skibe. Står man dér, hvor de stod, ser man kulturen spejle sig i Vadehavet. I horisonten regner Danmarks ældste kulturby, Ribe, sin silhuet. Ved foden af klitten søflokkenes gamle hjemsted, Sønderho, som er særlig søgt af forfattere, kunstnere og andre, der søger lise for sjælen og inspiration for ånden. Og i det fjerne den ny tids by, Esbjerg, der har bundet flyvesandet i asfalt og sten, i træer, græs og blomster. I anlæg med legepladser og områder, hvor to børnebyer snart vil vokse op med næsten alt, hvad et barnehjerte kan begære; dyrehave og byggelegeplads, malergade, tømrer- og go-cart-værksted, hoppe-, pjaske- og klatresteder, hygge- og læsestuer og eget teater.





SPORT



Teater

Børnene får nok deres teater før de voksne, selv om der arbejdes med planer om et fast, producerende teater i Esbjerg. Teaterudvalget, som er nedsat af Esbjerg byråd, samarbejder med Ministeriet for kulturelle Anliggender, der har givet tilsagn om sagkyndig bistand ved udformningen.

Tilslutningen til den eksisterende publikumsorganisation »Esbjerg Teaterkreds« har vist, at der er uhyre stor interesse for teateropførelser i Esbjerg, og der har i den sæson, som lige er gået, været vist skuespil af høj kvalitet.

Lige op til, hvor man tænker sig, det ny teater skal opføres, ligger Esbjerg Museum for kulturhistorie, der dækker egnens folkekultur og oldtidens fund og i umiddelbar nærhed heraf Centralbiblioteket, der foruden sin primære bogudlansopgave også er centrum for andre kulturelle aktiviteter som folkeuniversitet og litteraturforening.

Ingen grænser

Selv om indbyggerne har bundet sandet i asfalt og sten, er byen ikke kvælende. Friskheden og luftigheden fra havet er der, og gennem de snorlige gader slipper man let ud i den vestjyske natur. Tager man mod nord, er der haver, klitterne, de milevide sandstrande, heder og enge, der er ideelle til jagt og studier af flora og fauna, og der er åer og søer til lystfiskeri bl. a. i Esbjerg kommunes rekreative område ved Karlsgårde nord for Varde.

Men mod syd er der også en forbindelse, der viser Esbjerg vejen mod verden. Vejen går gennem næsten uberørte marsk-områder ad digerne, som strækker sig helt til Elbens udmunding. På den ene side lig-



Der er vidt udsyn i Vestjylland med klitplantager og søer, som er et eldorado for lystfiskere.

ger havet, og på den anden store, grønne vidder med et rigt fugleliv.

Disse dige kender ingen grænser, og det gør Esbjerg og vestjyderne heller ikke for den gæstfrihed, der er åben for enhver.

KUNST I SKOLEN



Undervisning og uddannelse

Af fhv. skoledirektor N. P. Andersen

I en snes år var jeg leder af en storkøbenhavnsk kommuneskole, i hvis distrikt der lå dels et stort hospital med skiftende reservelæger, dels et militært uddannelsessted med endnu mere skiftende personel.

Takket være disse to institutioner i området stod der ofte en mor hos mig og altid med det samme problem: Min mand skal forflyttes til x-by. Hvordan er skoleforholdene dér, og hvordan er mulighederne for videreuddannelse?

Spørgsmålene er fuldt forståelige, og det er fuldt forståeligt, om andre end læge- og militærfamilier i en *adflytnings-situation* kommer ud for problemerne.

Det aktuelle i disse linjer er en henvisning til de mange medarbejdere i KGH – og måske især til ængstelige mødre: Såfremt I sammen med KGH skal »flyttes« til Esbjerg, er ængstelsen overflødig. Såvel undervisnings- som uddannelsesforhold er i orden, hvilket jeg i denne afhandling skal redegøre nærmere for.

Folkeskolen

er det fundament, al videre uddannelse skal bygge på.

Esbjerg kommunes folkeskole er i folkeskolelovens forstand en absolut »fuldt udbygget« skole, idet ikke alene det, loven kræver, men også, hvad den tillader og endda lidt mere, er etableret fuldt ud fra børnehaveklasser til 10. og III realklasse.

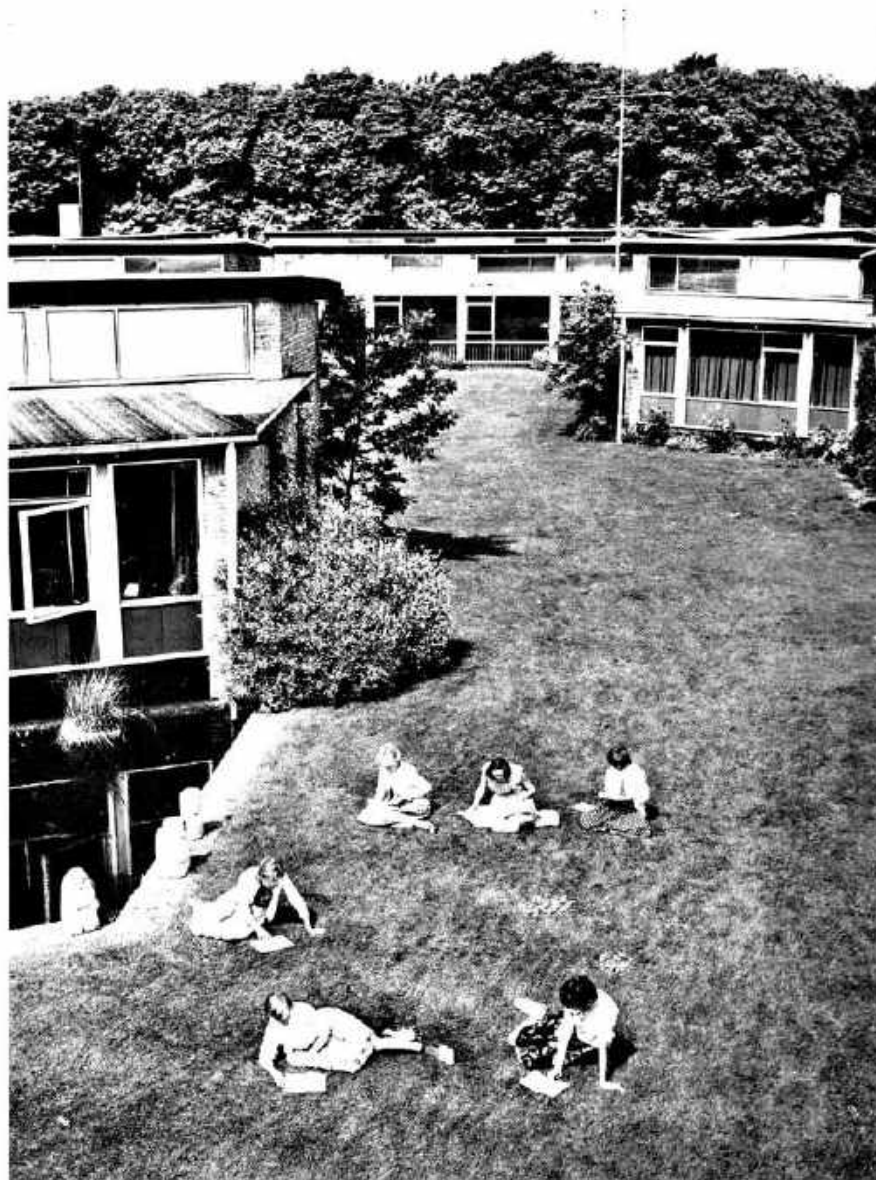
Ud over det rent undervisningsmæssige er der til skolevæsenet knyttet en række hjælpeorganer.

I den skolepsykologiske rådgivning står såvel skolepsykologer som socialrådgivere og kuratorer til rådighed ved den bedst

mulige placering af de enkelte børn i systemet, der indeholder såvel læseklasser som hjælpehold, klasser for elever med talevanskeligheder, nedsat hørelse eller syn, bevægelseshandicap eller andre mang-

ler, der gør anbringelse i speciel undervisning tilrådelig.

Fremhæves i denne forbindelse skal det, at Esbjerg kommune allerede for 15 år siden ved Flensborg fjord etablerede en



Frikvarter i det grønne.



Spangsbjergskolen.

observationskole for elever med tilpasningsvanskeligheder.

At der i skolesundhedsplejen er indbygget såvel læger og sundhedsplejersker som tandlæger, at skolebespisning tilbydes, og at skolevæsenet råder over svagbørnskolonier på Fanø, ved Flensborg fjord og ved Lillebælt nævnes blot for fuldstændighedens skyld.

Men billedet af byens fuldt udbyggede skolevæsen er ikke færdigtegnet, før endnu et par ting er indføjet.

Samtlige klasser får i det 8. skoleår en uges *lejrskoleophold* på skolevæsenets egne velindrettede lejrskoler. Etableres der klassetur i ind- eller udland, træder skolevæsenet ind i billedet efter princippet: Ingen elev skal miste turen af økonomisk årsag.

Udviklingen gennem de seneste årtier har bevirket, at håndbogen som supplement til lektiebogen er blevet en nødvendighed, og i konsekvens heraf har Esbjerg kommune forsynet skolevæsenet med en *skolebiblioteksordning*, der har dannet mønster for adskillige kommuner.

Et godt fungerende skolevæsen kræver gode rammer, og i erkendelse heraf har bystyret i Esbjerg gennem de dynamiske sidste tyve år investeret ikke mindre end 52,4 millioner i nye skoler, udvidelse og forbedring af gamle skoler samt faciliteter til forbedring af det samlede skolevæsen, og skolebyggeri fortsættes kontinuerligt i takt med opbygning af nye boligområder.

Et godt fungerende skolevæsen kræver veluddannede lærere, og muligheden for lærernes videreuddannelse er stor i Esbjerg.

Det tidligere »årskursus« har gennem årene haft stor og stærkt stigende tilslutning, så stor, at det lokalt føles som en ret-

færdighedshandling, at det nu er institueret som *en afdeling af Danmarks Lærerbøjskole*.

Begrebet *Skolecentral* er vel endnu ukendt for offentligheden uden for skolekredse, men skolecentralen skal med ind i billedet af Esbjerg kommunes skolevæsen som den service- og idécentral, der – størst af landets 34 skolecentraler – med sit fylde bogmateriale og perfekt fungerende »pædagogiske værksted« står til lærerpersonalets rådighed, og derved som et såre nyttigt apparat har sin andel i skolevæsenets velsmurdethed.

En sidebemærkning

I erkendelse af, at børns udvikling ikke er betinget af arbejde alene, at der til organiseret skolearbejde skal knyttes organiseret skoleliv, har skolevæsenet gennem den sidste snes år haft etableret *en udstrakt fritidsvirksomhed for skoleelever* med det dobbelte sigte, dels at give børnenes fritid indhold, dels der mere langsigtede at bi-bringe dem gode fritidsvaner i håb om, at de efter skoletiden vil føle det bedre at falde til ro i en hobby end at drysse tiden bort på et gadehjørne.

Ud af folkeskolen – ind i . . .

En folkeskole af høj kvalitet er fundamentet, al videre undervisning og uddannelse skal bygges op over, hvilket betyder, at den skal være rummelig og mangeartet, pegende mod ethvert af bladene i den sammensatte vifte af funktioner, som dagens og morgendagens erhvervsliv udgør.

Ind i håndværk og industri

Fra gammel tid har dette erhvervsområde haft den skarpe adskillelse mellem faglært og ufaglært, den sidste almindeligvis kaldt arbejdsmanden.

Med den stigende specialisering og med udstrakt brug af maskinkraft er arbejdsmanden blevet til specialarbejder med udtalt behov for såvel uddannelse som videreuddannelse.

Vestjysk specialarbejderskole, placeret i Esbjerg, er uddannelsessted for ufaglærte i Ribe amt.

Skolen er en selvejende institution, der i dagkursus à 3 uger med ret koncentreret undervisning sætter den ufaglærte i stand til at klare betydningsfulde specialopgaver på arbejdspladsen i forskellige områder af erhvervslivet.

Specialarbejderskolens funktion i erhvervslivet vil fremgå af afholdte kursus:



De mindste leger sig til lærdom.



Bygge- og anlægskursus med undervisning i jern, beton og forskalling. – Havnearbejderkursus. – Fiskerkursus. – Svejsekursus. – Motorkursus. – Eksportvognskursus. – Et kørekursus til opnåelse af førerbevis til de store eksportvogne.

I det hele taget et værdifuldt led i det esbjergensiske uddannelsessystem.

Teknisk skole i Esbjerg er engang blevet beskrevet med følgende: »En rundtur på Teknisk skole er intet mindre end et møde med et stort antal af de unge, som skal bygge og forme fremtidens Sydvestjylland«.

Fra den beskedne og primitive »undervisning, mest for smedelærlinge« i 1883, er skolen gennem flytninger, udvidelse, udvidelse og atter udvidelse groet frem til, ud over almindelig lærlingskole, at være *centralskole* med praktisk og teoretisk undervisning for en lang række fag.

Ud over lærlinguddannelsen i de almindelige fag som maler, murer, tømrer, snedker, slagter, frisør, smede- og maskinarbejder, automekaniker, elektriker, blikkenslager, kok og tjener er Teknisk skole tillige *eksamenisskole* for bl. a.: Bygningskonstruktører, bygningsteknikere, maskinteknikere, laboratorieteknikere, laboranter, tekniske assistenter, elektroinstallatører og kedelpassere, ligesom der er *uddannelse af ledere* i håndværksvirksomheder og *værkmesterkursus*.

I erkendelse af, at vi lever i en dynamisk tid og i en erkendelse af, at dynamik kræver fornyelse, er der ved skolen etableret *videreuddannelseskursus* for bygge- og anlægsvirksomhed, smede- og maskinarbejdere, automekanikere, blikkenslagere m. fl.

Endelig etablerer skolen i samarbejde med Jydsk teknologisk institut i vid udstrækning kurser for mestre og svende.

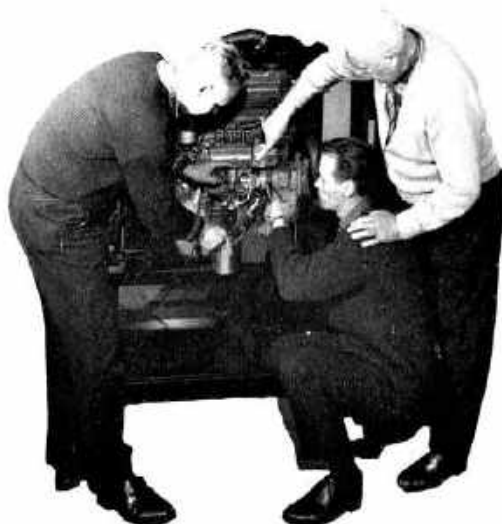
I en teknisk præget tid er der rift om højt kvalificerede håndværkere og teknikere, og det er derfor af stor betydning for hele Sydvestjylland, at Esbjerg tekniske skole er den brede port ind til håndværkets og industriens verden.

Af særlig betydning er det, at Esbjerg nu også kan tilbyde ingeniøruddannelse på *Esbjerg teknikum*, der uddanner bygningsingeniører efter anlægslinien.

Teknikumstudiets struktur ser således ud i hovedtræk: Efter et 1-årigt adgangskursus, der slutter med en adgangsprøve, følger det egentlige teknikumstudium, bestående af tre dele, der hver varer et år. Første del omfatter en grundlæggende ingeniøruddannelse, hvorefter der ved 2. del finder en vis liniedeling sted. På bygnings-teknikum kan eleverne vælge mellem anlægsgfag, husbygningsfag og agroanlægsgfag, og ved 3. del følger en yderligere specialisering, således at f. eks. studerende under linien anlægsgfag kan vælge grene som



Esbjerg var den første by, der indførte børnehaveklasser.



entreprenørteknik, bærende konstruktioner, vej- og trafikteknik m. v.

Der stilles visse krav til den praktiske håndværkeruddannelse før optagelsen på teknikum.

Svende fra en lang række håndværksfag har adgang til studierne, men der er også åbnet mulighed for optagelse af ufaglærte og tekniske assistenter, der kan dokumentere, at de i længere tid har været beskæftiget på byggepladser.

Optrædelse i adgangsklassen kræver desuden, at eleverne har realeksamen med matematik eller udvidet teknisk forberedelseksamen (T₂).

For aspiranter, der ikke har en sådan eksamen, har Esbjerg teknikum startet en særlig aspirantklasse, der kvalificerer til adgangsklassen, i november.

Den særlige aspirantklasse er – ligesom adgangskursus – fælles for samtlige danske teknika, uanset studieretning. Dette betyder, at unge, der vil uddanne sig til teknikumingeniører, og som er hjemmehørende i Vestjylland, kan studere det første år i Esbjerg, selv om de senere vil uddanne sig til maskin-, elektro- eller skibsingeniører på teknika andre steder i landet.

Det blev indledningsvis i dette afsnit fremhævet: »udvidelse, udvidelse og atter udvidelse«, og afsnittet kan passende afrundes med de samme ord.

Esbjerg kommune har med vanlig sans for fremtiden reserveret et større, velegnet areal til erhvervsuddannelse.

En ny teknisk skole med tilhørende overbygninger vil rejse sig her i *Teknikerbyen*.

Ind i handel eller kontorvirksomhed

Hvad der blev sagt om udvidelse og flytning vedrørende Teknisk skole, gælder i lige måde om *Handelsskolen* i Esbjerg.

Fra en spæd begyndelse i 1890 har Esbjerg handelsskole opbygget et imponerende undervisningssystem med følgende grene: En 3-årig lærlingskole, der fører frem til *handelsmedhjælpereksamen*. – En 1-årig dagskole endende med *handelseksamen*. Kan eleven ikke frekventere dagskolen, kan eksamen nås gennem et 2-årigt aftenkursus.

Eleven, der med to fremmedsprog har bestået handelseksamen, kan gå videre i *handelsgymnasiet* og slutte med *højere*

handelseksamen, en eksamen der er et udmærket udgangspunkt for opnåelse af overordnede stillinger i erhvervslivets forskellige grene.

Statskontrollerede prøver i bogføring, fabriksbogføring, regnskabslære, engelsk, tysk, erhvervsret, matematik og stenografi afrunder billedet af en handelsskole, der på bedste måde tjener by og opland, og endelig skal tilføjes, at der er oprettet en handelshøjskoleafdeling med H.D.-studium og 1-sproget korrespondentuddannelse i Esbjerg og 3-sproget korrespondentuddannelse i Varde.

Af særlig interesse for den erhvervsøkonomiske uddannelse i almindelighed



Ingeniørstuderende eksperimenterer på Esbjerg teknikum.

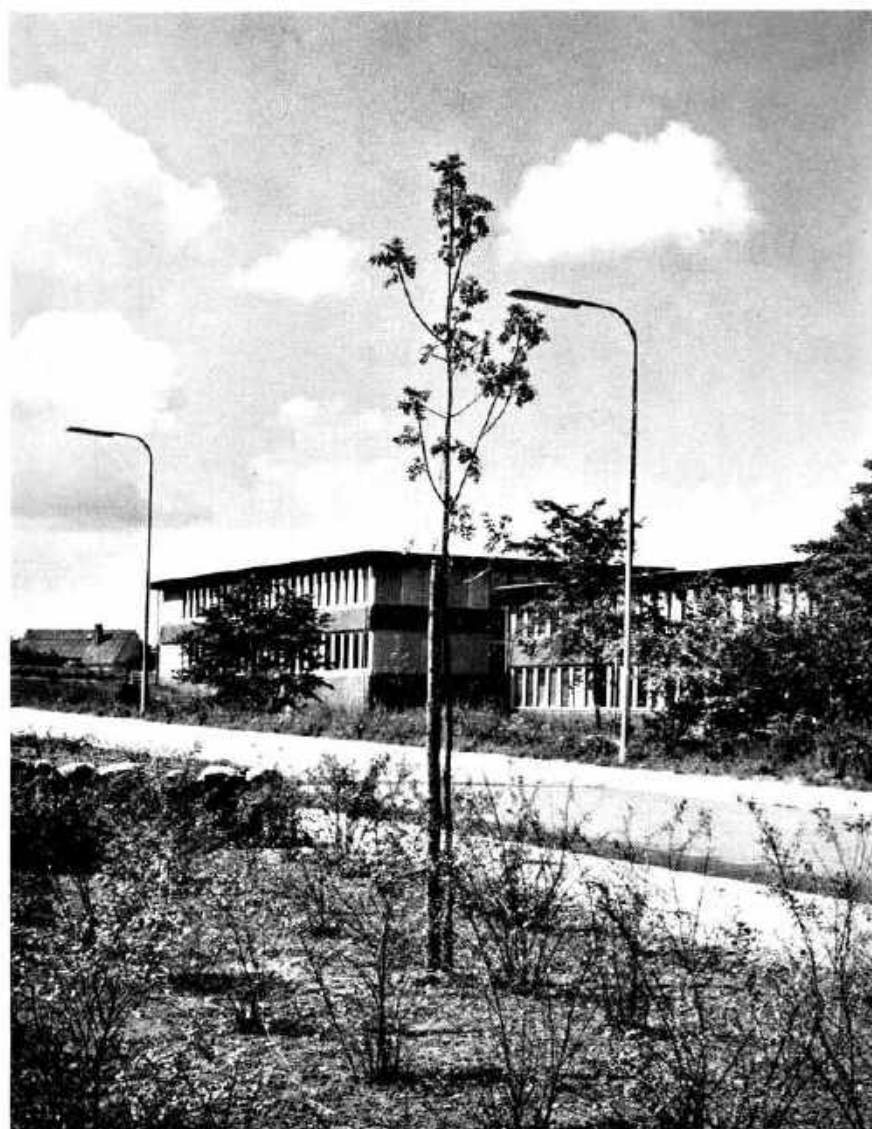
kan nævnes, at handelsskolens specialkurser (merkonom-studier) udbygges med 2-årige lederuddannelser til forskellige trin i virksomhedernes organisation. Man har i denne forbindelse brugt udtrykket »at uddanne mellemedelse til erhvervslivet«. Undervisningen vil komme til at omfatte den praktiske anvendelse af de nyeste resultater, som den omfattende forskning inden for erhvervsøkonomien i en stadigt kraftigere strøm afgiver. Adgangsberingelserne vil være, at man er fyldt 20 år, og at man har bestået handelsmedhjælpereksamen eller en videregående handelsuddannelse.

Disse mellemedlerkursus er altså beregnet for studerende, der ved siden af beskæftigelse i erhvervslivet om dagen ønsker at vedligeholde og udvide deres kendskab til den udvikling, der er i gang inden for deres fag. Kurserne vil dække områder, på hvilke der hidtil ikke har kunnet gives egentlig samlet undervisning, f. eks. eksportskole, personaleadministration, databehandling. Hertil kommer områder, som er led i andre afdelinger, først og fremmest handelsgymnasiet, og som her tages ud af denne sammenhæng og gøres til genstand for en uddybning og modernisering, f. eks. marketingskole og regnskabsskole.

Mulighederne ser således ud i korte træk:

1. 2-årig marketingskole, hvor man vil beskæftige sig med de principper og hjælpemidler, man i dag anvender i det rationelle salg, herunder organisation af salget, gennemførelse af markedsanalyser, valg af distributionskanaler og tilrettelæggelse af reklamekampagner.

2. 2-årig eksportskole, der på grundlag af en generel indføring i driftsøkonomi, herunder udenrigshandel og økonomisk



Handelsskolen er placeret i den ny teknikerby.

politik, skal give en grundig orientering om eksporthandelens jura, eksportens organisation, konkurrencemidler i eksporten m. v.

3. 2-årig revisions- og regnskabsskole, der skal give revisorer og andre, hvis daglige arbejde vedrører revisions- og regnskabsproblemer, en grundig orientering om erhvervslivets driftsøkonomiske problemstillinger.

Der bliver desuden specialer inden for regnskabsvæsen, revisionsteknik og skatteret.

4. 1-årig kursus i databehandling skal give deltagerne mulighed for at sætte sig ind i de elektroniske anlægs anvendelse ved løsning af administrative opgaver i virksomhederne.

5. 1-årigt kursus i personaleadministration, der bl. a. skal beskæftige sig med problemer som personalcudvælgelse, ansøgersinterview, psykologiske prøver, leder-

udvælgelse, arbejdsvurdering, personalebedømmelse, funktionær-, ferie- og lærlingelov samt arbejdsret.

Ind i videreuddannelser

Gymnasiuuddannelsen med tilhørende bøjere forberedelseseksamen (H.F.) foregår for tiden på Esbjerg statsskole, og et nyt kommunalt gymnasium etableres pr. august 1970.

Esbjerg børnehaveseminarium er uddannelsessted for børnehavepædagoger, og et Esbjerg fritidspædagogseminarium er under overvejelse.

Esbjerg seminarium, der som børnehaveseminarier er en selvejende institution, uddanner lærere og lærerinder til folkeskolen, og det er værd at bemærke sig, at der i Esbjerg pr. april 1969 for lærerpersonalets videreuddannelse etableres en afdeling af Danmarks Lærerhøjskole.

Uddannelse til sygeplejerske: Et værdifuldt indslag i uddannelsessystemet i Esbjerg er *Ribe amts sygeplejeskole*, der er rykket ind i nye bygninger i Haraldsgade ved siden af Centralsygehuset. Sygeplejeskolen er fælles for Centralsygehuset i Esbjerg, Amts- og bysygehuset i Varde, Amtssygehuset i Grindsted, Amtssygehuset i Brørup og Amts- og bysygehuset i Ribe. Der samarbejdes desuden med stats-hospitalerne i Vedsted og Viborg, sygeplejeafdelingen på De gamles hjem i Esbjerg og Hjemmet for kronisk syge. Grunduddannelsen varer 3 år og 7 måneder og er både teoretisk og praktisk. Den deles op i:

1. 5 måneder på en af de anerkendte sygeplejehøjskoler.

2. 2 måneder på forkursus på Ribe amts sygeplejeskole.

3. 3 år på sygeplejeskolen og de med skolen samarbejdende institutioner.

Sang og musik har en betydningsfuld plads i det esbjergensiske uddannelsessystem.

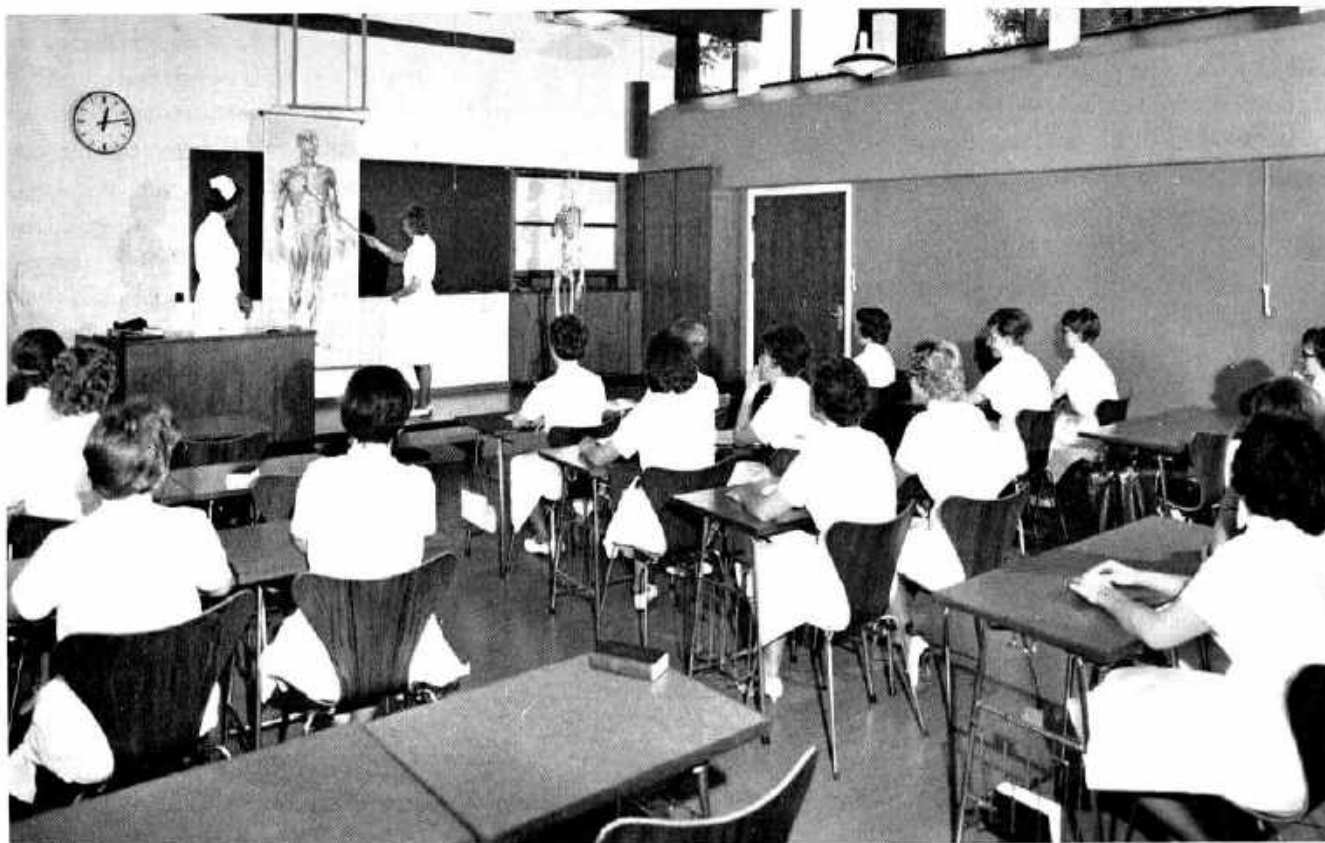
Det begynder allerede før folkeskolen i *den musikalske børnehave* og fortsætter i folkeskolen, hvor et antageligt antal af de mindre elever i frivillige hold lærer at spille på *bloksfløjte*.

Efter evner og lyst skiftes der over til *andre instrumenter* i et sådant omfang, at

hver enkelt skole ikke alene har sit kor, men også sin *sammenspilsgruppe*.

Viderekomne elever danner sammenspilsgrupper og kor på højere plan, og øverst findes de tre repræsentative organer: Blæserorkestret *»Vesterhavsdrenge«*, Strygeorkestret samt Pigechoeret.

Esbjerg musikhøjskole er i bedste forstand skolen for den folkelige musikeren i landsdelen, idet dens undervisning tilrettelægges for de mange, som uden at stille efter en uddannelse som professionel musiker ønsker uddannelse på et af musikens områder. Adgangen til undervisningen er derfor ikke betinget af, at eleverne besidder en bestemt viden eller uddannelse.



Uddannelsen til sygeplejerske på Ribe amts sygeplejeskole er et værdifuldt indslag i uddannelsessystemet.



Musikhøjskolen har oprettet særlige kurser, bl.a. for småbørnspædagoger og lærere. Desuden har den startet et treårigt kursus i faget musikopdragelse. Dette kursus, der er tilrettelagt for folkeskolens musiklærere, er anerkendt af Danmarks Lærerhøjskole.

Selv om musikhøjskolen ikke er forskole til konservatorier, vil den ofte fungere som en slags forskole, når der blandt dens elever viser sig talenter, som efter passende forberedelse kan indstille sig til konservatoriets optagelsesprøve.

Denne grunduddannelse af konservatorieelever er imidlertid så absolut en sekundær opgave for musikhøjskolen.

Øverst i dette uddannelsessystem står *Vestjysk Musikkonservatorium*. På konservatoriet, der er statsanerkendt, undervises der i følgende afdelinger:

1. Forskolen, der varer fra 1 til 2 år, omfatter undervisning i et hovedfag, i musikundskab og i klaver (for alle, der ikke har klaver som hovedfag). Efter 1 eller 2 år kan de studerende indstille sig til en optagelsesprøve, der fører frem til hovedskolen.

2. Hovedskolen, der er 4-årig, sluttet med afgangseksamen, diplomeksamen eller organisteksamen og omfatter et hovedfag, forskellige obligatoriske fag samt valgfri tillægsfag.

3. Det musikpædagogiske kursus, der varer 2 år, omfatter undervisning i begynderpraktik, videregående praktik samt en række obligatoriske fag. Kurset påbegyndes normalt i hovedskolens sidste år.

Ud at sejle – ud at fiske

Esbjerg er en havneby og en fiskerby, og det er en selvfølge, at alle uddannelser inden for disse grene af erhvervslivet er etableret i Esbjerg.

Netop på dette felt kan den snævre for-

bindelse mellem Esbjerg og Grønland få stor betydning også for den grønlandske ungdom, der jo i højeste grad skal leve af at sejle og at fiske.

Statens sømandsskole i Esbjerg er stedet, hvor 15–18-årige kan få en almandan-



»Vesterhavsdrengene« giver koncert i Byparken.

nende og en elementær praktisk og teoretisk sømandsuddannelse. Staten driver tre af disse skoler – de to øvrige ligger i Frederikshavn og Sønderborg – og de er et ganske interessant træk i det danske undervisningssystem. Der stilles krav om ubetinget lydighed og disciplin, og det kan som et karakteristisk træk nævnes, at det er en hovedregel, at drengene ikke må rejse hjem i de tre måneder, skolen varer. Der skal opstå ganske særlige situationer, hvis skolen skal give dispensation. Lønmepenge er indskrænket til et minimum, og skolen ønsker ikke, at forældrene sender »rare pakker« med madvarer.

Det er således en ganske hård tårn, de unge går i møde, når de melder sig ind på Statens sømandsskole, men de får til gengæld et virkeligt godt grundlag for deres uddannelse, når de senere stikker til søs. Drengene undervises i bådteneste, roning, redningsøvelser, praktisk sømandsskab, navigation, motorlære, samfundslære, gymnastik, svømning, og skoleskemaet er tæt besat fra tidlig morgen til sen aften.

Loven om Statens sømandsskoler blev vedtaget i 1949, og i 1955 blev sømandsskolen i Esbjerg indrettet til helårsskole. Drengene bor og undervises på den tidligere Esbjerg højskole ved Gl. Vardevej, en smuk og særpræget bygning, der er en god ramme om uddannelsen. Hvert af holdene er på ca. 80 drenge.

Når tiden på sømandsskolen er overstået, kan eleverne søge hyre som dæksdrenge. Et år senere kan der mønstres som jungmand, og endnu et års sejlads giver adgang til mønstring som lematros. 36 måneders sejlads kan føre til mønstring som matros, og efter 47 måneders sejlads vil en del af drengene formentlig vende tilbage til Esbjerg til yderligere uddannelse.



Grønlandske elever på Statens sømandsskole.

Efter yderligere praktisk uddannelse er der mulighed for at uddanne sig videre til styrmand på *Fanø Navigationskole*.

Fiskeriets unge må nødvendigvis – ud over råd og vejledning fra kammerater på havet – også have teoretisk viden, i hvert fald for at blive kutterførere.

Esbjerg skipperskole har følgende uddannelsesretninger:

Kytskippereksamen, der giver ret til at føre mindre fartøjer i et begrænset område. Undervisningen varer 4 måneder, og det kræves, at eleven efter det 15. år skal have fisket i mindst 24 måneder.

Sætteskippereksamen af 2. grad, der giver ret til at føre større fartøjer i et større fartområde. Det tager 7 måneder at gennemføre dette kursus, og der kræves 36 måneders praktisk erfaring forud for optagelsen.

Maskinmesterskolen er for sejlads i det hele taget en meget vigtig uddannelsesinstitution.

En ung mand, som vil være maskinmester, må først gå i lære som maskinarbejder, værktøjsmager eller landbrugs-maskinsmed på et godkendt værksted. Når han dér har erhvervet sit svendebrev, kan han begynde maskinmesteruddannelsen, der bl. a. omfatter undervisning i matematik, fysik, elektronik, kemi, sundhedslære,

sprog, søfartslovgivning, maskinlære, motorlære og maskintegning. Elever, som har bestået maskinmestereksamen, har adgang til undervisningen til udvidet maskinmestereksamen, der bl. a. giver adgang til stillinger som maskinmester ved de store kraftværker.

På maskinmesterskolen uddannes også maskinister, motormænd og skibsselektrikere.

Rederierne er naturligvis i høj grad interesseret i denne skoles uddannelse af unge til højt betroede stillinger i handelsflåden, og de støtter skolen på forskellige måder. I skolens bestyrelse har rederierne 2 repræsentanter, og såvel Danmarks rederiforening som flere større rederier giver studielån til elever på skolen.

En tidligere oversigt over Esbjergs uddannelsesmuligheder indledtes med følgende:

»Der er brug for højrundannede teknikere, ingeniører, konstruktører og håndværkere til den moderne industri.

Der er brug for lærere til folkeskolerne og børnehaverne.

Der er brug for fiskere, sømænd, telegrafister, maskinmestre og styrmænd.

Der er brug for orkestermusikere og musikpædagoger.

Der er brug for forretningsfolk med en udbygget handelsteoretisk viden.

Der er brug for specialarbejdere, der kan påtage sig nye opgaver på byggepladserne og på værkstederne.

Der er brug for sygeplejersker.

Der er brug for videreuddannelse gennem kursusvirksomhed, ungdomsskoler og aftenskoler.

Der er brug for gymnasieundervisning og en grundlæggende folkeskole af høj kvalitet.

Esbjerg kan tilbyde alle disse uddannelsesmuligheder, og byen er derved på afgørende felter blevet center for kundskabstilegnelsen i det sydvestlige Jylland.

Hvis jeg atter i dag sad som leder af en storkøbenhavnsk skole, og hvis forældre stod foran mig bekymrede over deres børns fremtidige skolegang og videreud-

dannelse, fordi de med KGH skulle flyttes til Esbjerg – ja, da ville det være mig en let sag at tale beroligende: *Esbjergs undervisnings- og uddannelsessystem er helt i orden!*

P. S. Jeg har foran mig liggende publikationen: *»Indstilling fra Planlægningsrådet for de højere uddannelser til undervisningsministeren om den geografiske placering af nye centre for højere uddannelser (universitetscentre)«.*

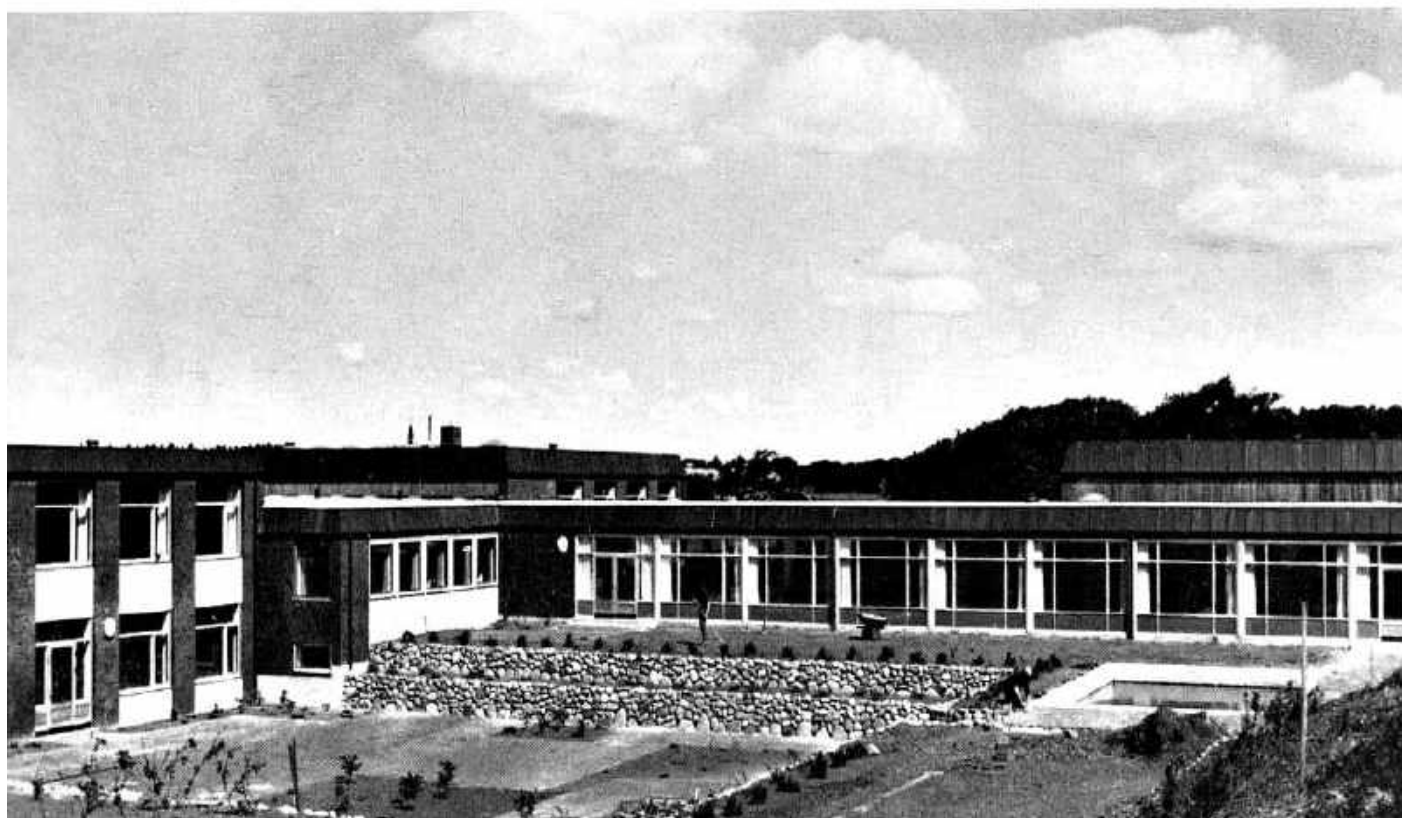
Publikationen siger bl. a. på side 15 følgende om Esbjerg som *universitetsby*:

»Esbjerg er et bysamfund i stærk vækst. Byen, der i øjeblikket har ca. 56.000 indbyggere, har i de senere år haft en årlig befolkningstilvækst på 2 pct., svarende til 12–1300 indbyggere, samtidig med, at der er en årlig boligproduktion på ca. 900 lejligheder.

Der findes i Esbjerg foruden forskellige skoler med tilknytning til søfart og fiskeri og en stor teknisk skole, et gymnasium, et seminarium, et musikkonservatorium, et teknikum, hvortil der i 1966 vil blive knyttet en filial af Danmarks tekniske bibliotek, og der er planer om at placere en afdeling af Danmarks Lærerhøjskole i byen.

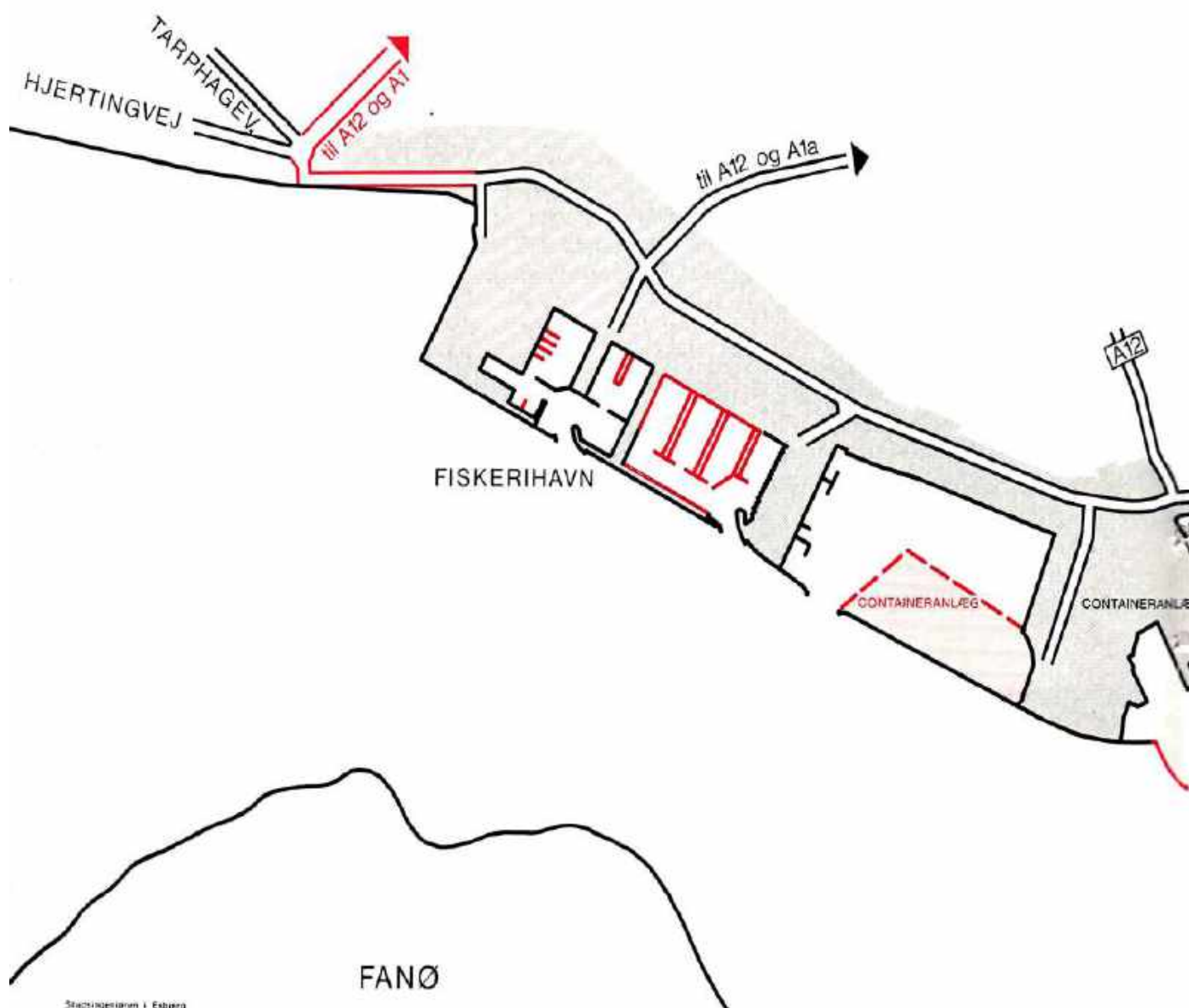
Skal et universitetscenter betjene både Syd- og Vestjylland, må Esbjerg anses for velegnet som sæde for et sådant center. Der er endvidere gode trafikforbindelser mellem Esbjerg og København, ligesom der er god landevejsforbindelse mellem Esbjerg og Århus.

På Maskinmesterskolen uddannes maskinmestre, maskinister, motormænd og skibselektrikere.

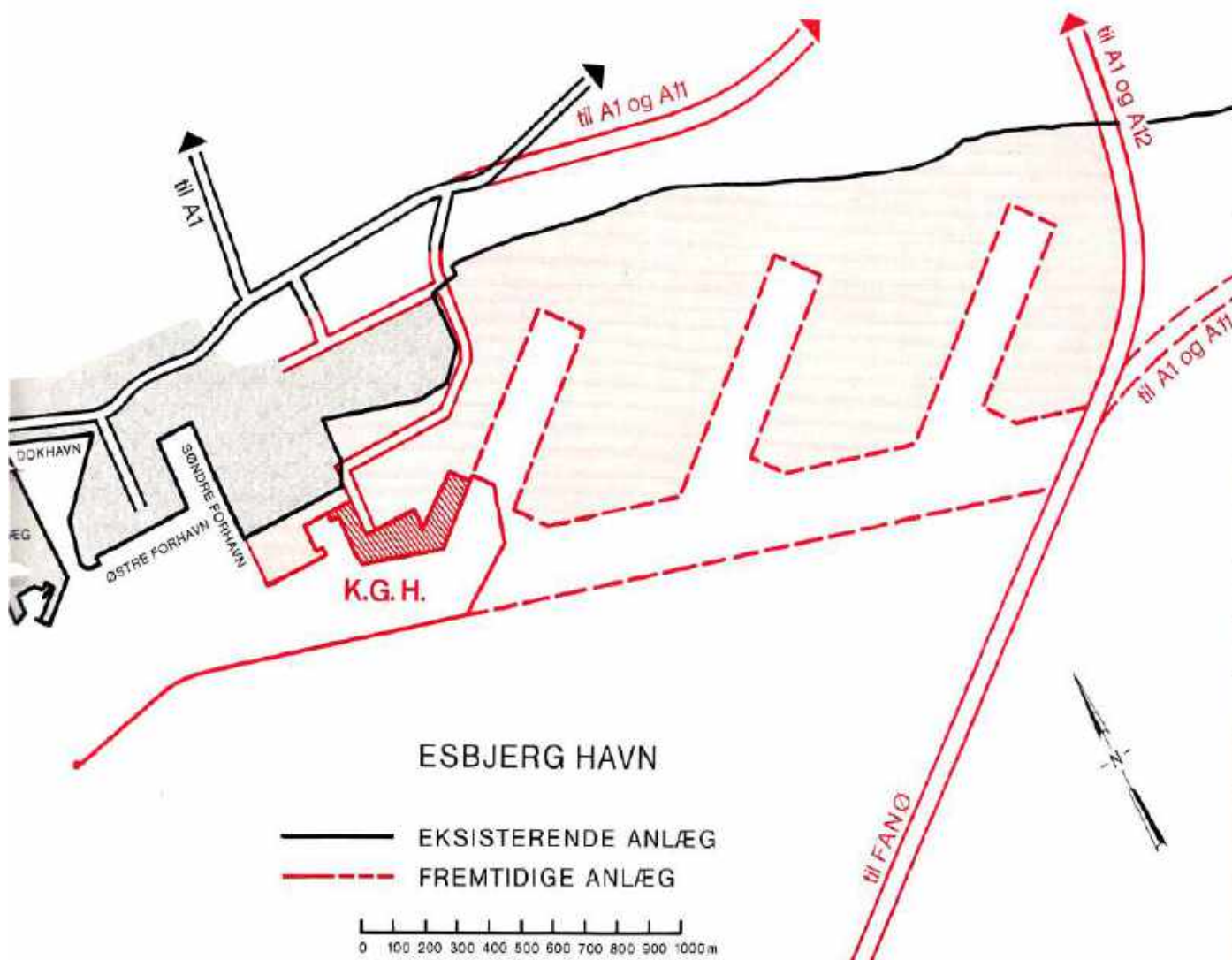


ESBJERG

KGH-anlægget vil – fuldt udbygget om 30 år – bestå af en 140 meter kaj og tre 110 meter kajer med et samlet landareal bagved på ca. 50.000 kvadratmeter. Første etape i begyndelsen af 70'erne omfatter 140 meter kajen og én af 110 meter kajerne. Første udbygning rummer desuden kajplads til et containerskib samt seks laste- og lossepladser og 51 liggepladser for pramcontainere.



- Har den bedste beliggenhed i forhold til Grønland og i forhold til markederne for de grønlandske produkter.
- Kan hurtigt og effektivt forsyne Grønland med forbrugsvarer og det grønlandske fiskeri med redskaber og udstyr.
- Kan opbevare og bearbejde de grønlandske fiskeriprodukter inden videreforsendelsen til markeder i ind- og udland.
- Kan tilbyde rationel transport med containerlinier og andre fragtruter og råder over en stor stab af veltrænede havnearbejdere.
- Har i en lang årrække ydet væsentlige bidrag til opbygning af et moderne fiskerihverv i Grønland og knyttet kontakter med den grønlandske befolkning.
- Udgør i dag provinsens fjerdestørste bysamfund og vil være en tilfredsstillende ramme om KGH-medarbejdernes tilværelse.



Esbjerg - et landsdelscenter

Af cand. polit. Jens Bøggild

Det er næppe for meget sagt, at Danmark er ved at blive et planlægningsland. Finanslovsforslagene ledsages allerede nu af budgetter for de kommende tre år, og rygterne vil vide, at det er tanken gennem en endnu mere fremsynet budgetlægning at skabe hovedrammer for længere perioders offentlige investeringspolitik.

Det må fra et økonomisk synspunkt synes rimeligt, at samfundshusholdningen på denne måde søger skabt det bedste mulige overblik over, hvorledes de midler, der forventes at stå til rådighed, kan anvendes mest rationelt, således at fejlinvesteringer kan undgås.

Der er imidlertid grund til at fremhæve, at denne fremtidsplanlægning – hvor man med rod i en økonomisk og politisk traditionel udvikling stikker hovedrammerne af for fremtidsmulighederne – nødvendigvis må få beboere i landets forskellige egne til at spørge, i hvilket omfang folketings og de centrale

myndigheder ønsker at tilgodese deres egen.

Det er ikke let at få svar på et sådant spørgsmål, alene af den grund, at vor landsplanlægning aldrig har fået et klart udtrykt mål. Skal målet være at søge sikret en ligelig udvikling af landets forskellige egne, således som eksistensen af en egnsudviklingslov antyder, eller er målet at søge forholdsvis få, større centre udbygget? Vor trafikplanlægning synes at bevæge sig i dette spor.

Uanset hvilket synspunkt, der får overvægt, må det være vigtigt, at overvejelserne ikke foregår på grundlag af forældede forestillinger om udviklingen, men at allerede hovedrammerne for fremtiden afmærkes på grundlag af de sidste årtiers erfaringer, samt at der foretages løbende korrektioner.

Den danske befolknings- og erhvervsudvikling har igennem en meget lang periode været udpræget østvendt med

hovedstaden som altdominerende magnet. Det er ganske vist velkendt, at Esbjerg gennem de sidste hundrede år fra at være intet har udviklet sig til den fjerdestørste provinsby, men dette har næppe ændret en almindelig forestilling om det øde Vestjylland og det pulserende liv i øst.

Det synes derfor påtrængende at få slået fast, at den udvikling, der har præget landet i de seneste årtier, i højeste grad bør ændre vore nedarvede forestillinger.

Rationaliseringen af landbruget, industriens vældige vækst, den ændrede kraftforsyning og automobilets almindelige anvendelse er alt sammen forhold, der har ændret mønstret for erhvervslivets og befolkningens lokalisering, og det er forhold, som i høj grad har været til gavn for hovedparten af det vestjyske område.

Industriens vækst

Industriens vækst foregik især i årene 1955–65. Samtidig med denne vækst skete en forskydning i industriens placering, idet områderne uden for hovedstaden fik størst andel i væksten – og her da især området vest for Storebælt. Medens således 63 pct. af industriarbejderne i 1949 var beskæftiget øst for Storebælt, var andelen i 1965 kun 53 pct.

Industriens samlede personel voksede med 29 pct. fra 325.000 i 1955 til 419.000 i 1965. I Ribe amt var tilvæksten i samme periode ikke mindre end 100 pct. – fra 6.156 til 12.322, og i Ringkøbing amt var tilvæksten 69 pct. – fra 9.258 til 15.675.

Vestjylland er hermed placeret som et af de områder, der har den relativt stærkeste industri-tilvækst, og det er endvidere bemærkelsesværdigt, at tilvæksten inden

Tabel 1. Industriens vækst i Ribe amt i perioden 1955–65

	Antal virksomheder		Det samlede personel		
	1955	1965	1955	1965	tilvækst pct. 1955-65
Esbjerg	83	93	3.162	5.130	62
Varde	11	10	703	942	34
Ribe	7	8	485	740	53
Sognekommuner	59	91	1.806	5.510	205
Heraf:					
Grene	—	3	—	678	
Grindsted	—	9	—	1.296	
Vamdrup	—	11	—	610	
Vejen	—	14	—	700	
Sognekommuner i øvrigt ...	—	54	—	2.226	
Ribe amt	160	202	6.156	12.322	100
Hele landet					29

for samtlige industrigrene er højere end landsgennemsnittet.

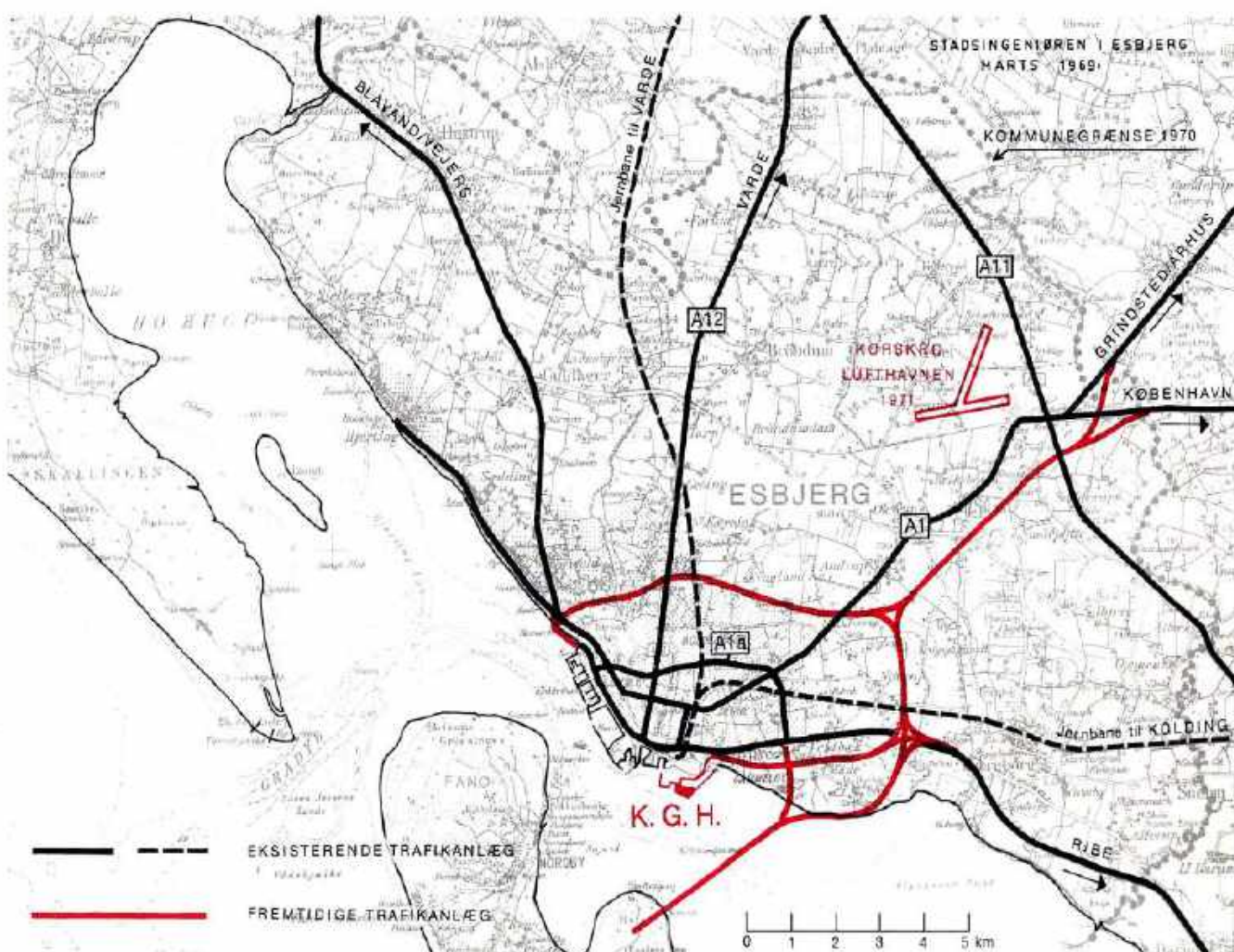
Der skal dog bemærkes, at industrialiseringsgraden – målt som industripersonnellets andel af den samlede befolkning – stadig i 1965 placerede egnen blandt de lavt industrialiserede områder. I landet som helhed var 88 af 1000 indbyggere industrielt beskæftiget, mens dette f.eks. kun gjaldt for 63 af 1000 indbyggere i Ribe amt.

Udviklingen har imidlertid vist, at i en periode med høj beskæftigelse byder Vestjylland industrien meget gunstige udviklingsmuligheder.

Tabel 1 viser udviklingen i Ribe amts byer og sognekommuner. Esbjergs rolle som egnens største center fremgår klart, men det er bemærkelsesværdigt, at den spredning af industrien, som kan konstateres på landsplan, også konstateres på amtsplan, hvor væksten i sognekommunerne er iøjnefaldende.

For 1965 foreligger oplysninger om 4 af de sognekommunale centre, men det ses, at der også i øvrige sognekommuner må være foregået en kraftig vækst, idet disse havde 2.200 industrielt beskæftigede i 1965, mens samtlige sognekommuner incl. de fire nævnte havde i alt 1.800 i 1955.

Tabel 2 viser befolkningsudviklingen i Ribe amts urbaniserede områder i fem-



Esbjergs vejdispositionsplan og placeringen af Korskrø-lufthavnen.



årene fra 1950 til 1965. Esbjergområdet samt amts andre større bymæssige bebyggelser viser den største befolkningstilvækst, men det er bemærkelsesværdigt, hvorledes mønstret i befolkningstilvæksten ændres i løbet af den betragtede periode. Esbjerg købstad – der indtil 1960 havde kraftig tilvækst – hører næsten op at vokse, medens til gengæld væksten i byens nærhed

tager voldsomt til. De større bymæssige bebyggelser voksede meget kraftigt i det sidste femår, hvilket må ses i sammenhæng med industriens vækst. Ribe amt som helhed har i samtlige perioder en højere tilvækstprocent end hele landet, men også her må man konstatere, at denne forskel øges i det sidste femår. Det skal i øvrigt bemærkes, at den del af Ribe amts befolkning, der bor i Esbjerg og Esbjergs nærområde, steg fra 34 til 37 pct. i perioden 1950–65.

Sammenfattende må det være rigtigt at hævde, at erhvervs- og befolkningsudviklingen i de sidste 15 år peger på Vestjylland som et udpræget vækstrområde. Landsdelens største erhvervs- og befolkningskoncentration findes omkring Esbjerg. Byen har i takt med denne udvikling allerede i høj grad udviklet sig som centerby for landsdelen, således som dette da også bekræftes gennem den kortlæg-

ning af servicecenterbyer. Landsplanudvalgets sekretariat har foretaget. Såvel inden for undervisnings-, sundheds- og socialvæsen som inden for fritidsfunktioner tegner Esbjerg sig klart som regionalt center, ligesom byens detail- og engros-handel er tilrettelagt på at varetage et stort områdes interesser. Det er imidlertid givet, at uanset denne gunstige udvikling må det blive af vital betydning såvel for Esbjerg som for landsdelen, hvilken stilling myndighederne tager i spørgsmålet om placering af offentlige institutioner og servicefunktioner. Det karakteristiske for offentlige institutioner synes i høj grad at være, at spørgsmålet om deres placering ikke er undergivet en økonomisk lovmæssighed, men at det tværtom afgøres ved ren politisk beslutning, medens virkningen af institutionernes placering i allerhøjeste grad kan fremme eller bremse en centerbys og dens egne vækstmuligheder.

Tabel 2. Ribe amt 1950–65. Befolkningsudviklingen i urbaniserede områder

	Befolkningstal				Tilvækstprocent			
	1950	1955	1960	1965	50-55	55-60	60-65	50-65
Esbjerg	48.205	50.921	55.171	55.882	5,6	8,3	1,3	15,9
Esbjergs forstæder	2.060 ²⁾	2.715 ²⁾	4.481 ²⁾	8.024	31,8 ²⁾	65,0 ²⁾	79,1	289,5 ²⁾
Esbjergs omegn ³⁾	2.320	2.419	2.691	3.326	4,3	11,2	23,6	43,4
Esbjerg-området	52.585	56.055	62.343	67.232	6,6	11,2	7,8	27,9
Varde	9.254	10.163	10.574	11.161	9,8	4,0	5,6	20,6
Ribe	7.219	7.606	7.809	7.982	5,4	2,7	2,2	10,6
20 større bymæssige bebyggelser ¹⁾	26.891	28.768	31.015	35.999	7,0	7,8	16,1	33,9
Ribe amt	170.448	178.501	185.048	195.158	4,7	3,7	5,5	14,5
Jylland	1.902.093	1.968.153	2.018.168	2.109.370	3,5	2,5	4,5	10,9
Hele landet	4.281.275	4.448.401	4.585.256	4.767.597	3,9	3,1	4,0	11,4

¹⁾ Bebyggelser med mere end 500 indbyggere i 1965 (excl. Gørding på grund af områdeændring 1960).

²⁾ Spangsbjerg-Gjesing første gang medtaget i 1960.

³⁾ Nordby og Tjæreborg.

Esbjerg byråds henvendelse til ministeren for Grønland

14. april 1969

Under 25. april 1967 fremsendte Esbjerg byråd og Esbjerg havneråd til den daværende minister en fælles henvendelse indeholdende supplerende bemærkninger til den af udvalget vedrørende udflytning af Den kgl. grønlandske Handel afgivne betænkning (nr. 442/67) om ulemper og fordele ved en eventuel udflytning af Den kgl. grønlandske Handel (i det følgende benævnt KGH).

I henvendelsen pegede man på de uomtvistelige fordele en udflytning til Esbjerg ville indebære for KGH.

På foranledning af hr. ministerens forespørgsel af 24. oktober 1968 til borgmesteren og i tilslutning til dennes besvarelse af forespørgselen ønsker byrådet herved at fremkomme med en mere omfattende og samlet redegørelse for de faktorer, der efter byrådets opfattelse taler stærkt for, at en udflytning af KGH til Esbjerg må anses for en absolut rigtig disposition.

1. KGH's vareindkøb

Som det fremgår af betænkningen, indgår spørgsmålet om de omfattende vareindkøb i overvejelserne om udflytning af KGH. Af bilag 1 til betænkningen fremgår, hvilke varer indkøbene omfatter. Byrådet nærer ikke tvivl om, at forsyningen af Grønland med de nævnte varer både for så vidt angår kvalitet, kvantitet og pris på absolut tilfredsstillende måde kan finde sted fra Esbjerg, der allerede er det vigtigste forsyningscenter for store dele af Syd- og Vestjylland.

De fleste af de i bilaget nævnte varer forhandles af fabrikker, im- og eksportører samt grossister i Esbjerg, og KGH vil ved køb hos disse virksomheder og direkte transport til skib kunne spare

lagerplads samt udgifter til af- og pålæsning på eget lager.

For så vidt angår prisniveauer bemærkes, at der er en udpræget tendens til, at almindelige og forædlede landbrugsvarer er billigere i Vestjylland end på Øerne, og at der, som følge af at løn- og omkostningsniveauer er forholdsvis lavt i Vestjylland, er en tendens til, at andre varer af dansk oprindelse ligeledes er forholdsvis billigere i Vestjylland.

I vedlagte bilag 1 (se side 59) er foretaget en sammenligning af detailpriserne på fødevarer i Esbjerg og København i perioden april 1966 til januar 1967 (nyere oplysninger foreligger ikke). Denne sammenligning viser, at alle grupper af fødevarer – bortset fra sukkervarer samt øl og sodavand – i den omhandlede periode var billigere i Esbjerg end i København. Tilsvarende prisforskelle fandtes uden tvivl i en gros-leddet, og det må for-



Fiskerihavn og beddingsanlæg.



mentlig antages, at disse forskelle er af varig karakter.

Hvad angår materialer m. v. til bygge- og anlægsvirksomhed bemærkes, at der i og omkring Esbjerg findes rationelt drevne teglværker, samt store tømmer- og trælasthandlere, rør- og sanitetsfirmaer (en gros), jern- og stålslagere, glasimportører m. v., som kan levere alle arter af materialer til særdeles rimelige priser.

Dette vil ikke alene komme Grønland til gode, men vil også, jfr. bemærkningerne side 55 om boligforhold, medføre væsentlige fordele for KGH's personale i form af lavere huslejer og priser på parcelhuse.

I et vist omfang vil der blive tale om at købe en række specielle varer, f.eks. maskiner og medicinalvarer i andre byer, bl. a. i København. For så vidt angår disse varer finder byrådet anledning til at bemærke, at Esbjergs gode trafikale forbindelser med det meste af landet medfører, at de hurtigt kan transporteres til Esbjerg, jfr. nærmere om trafikforbindelser under afsnit 5.

Esbjerg-produkter.

2. Forsyning af det grønlandske fiskeri

Da der må påregnes, at Grønlands erhvervsliv fortsat i hovedsagen vil være baseret på fiskeri, mener byrådet, at det ikke alene er hensigtsmæssigt, men også nødvendigt at placere KGH i tilknytning til en meget stor fiskerihavn, som har alle de servicevirksomheder, dette erhverv har brug for.

Esbjergs fiskeflåde er landets største, og til rådighed for flåden og de virksomheder, der er baseret på fiskerierhvervet, står en tidssvarende havn og et havneområde med tilfredsstillende udviklingsmuligheder.

Flåden består af henvend 600 fartøjer over 15 tons, og såvel antallet af kuttere som deres gennemsnitlige størrelse er voksende. Antallet af beskæftigede på kutterne er for tiden omkring 2000.

Denne flåde får så godt som alle sine forsyninger i Esbjerg. På og omkring havnen ligger et stort antal virksomheder, der – normalt uden varsel – kan levere alle de varer og materialer, fiskeflåden får brug for, ligesom der på de på havneområdet beliggende 5 skibsbyggerier såvel





Fiskeauktionshallen.

bygges nye fiskekuttere, der forsynes med moderne udstyr, som foretages alle arter af vedligeholdelses- og reparationsarbejder.

Alle disse virksomheder vil i givet fald være til rådighed for det grønlandske fiskerierhverv og de til dette knyttede virksomheder. Det vil bl.a. medføre, at KGH vil få de allerbedste muligheder for på stedet – og eventuelt med kort varsel – at kunne købe de redskaber m. v., der er brug for. KGH vil få de bedst tænkelige muligheder for at kontrollere varerne inden afsendelsen, og KGH vil få særdeles gode muligheder for at udnytte de pågældende leverandørers meget omfattende specialviden om motorer, redskaber m. v. Under hensyn til, at fejlekspeditioner og mangelfulde ekspeditioner som følge af den lange transporttid kan få større uheldige følger, må den nære kontakt mellem det grønlandske fiskeri og en stor dansk fiskerihavns servicevirksomheder, og den nære – personlige – kontakt mellem KGH's specialister og disse servicefirmaers fagfolk antages at være af særlig værdi i de kommende år,

hvor den igangværende udbygning af det grønlandske fiskeri forhåbentlig fortsætter. Den bedst mulige kontakt på dette og på mange andre områder kan efter byrådets opfattelse bidrage væsentligt til en sund og naturlig udvikling af Grønlands fiskeri.

3. Modtagelse, opbevaring, behandling og distribution af grønlandske produkter

Efter byrådets opfattelse vil en placering af KGH på Esbjerg havn medføre ganske væsentlige fordele for så vidt angår modtagelse, opbevaring, behandling, salg og videreforsendelse af grønlandske fiskeprodukter.

Esbjerg er på grund af sin gunstige beliggenhed og – efter udsagn fra kaptajnerne på fiskeskibene – arbejdernes omhyggelige og effektive arbejde, blevet et vigtigt center for omladning af saltfisk, fanger i Nordatlanten. Dette giver i sig selv anledning til at antage, at man med fordel kan omlade Grønlands fiskeprodukter i Esbjerg.

Mulighederne for at opbevare kød- og

fiskeprodukter er særdeles gode, idet de nuværende fryse- og kølehuse har en kapacitet på omkring 75.000 m³, svarende til omkring 25.000 tons varer. KGH's behov vil med lethed kunne dækkes ved varig eller midlertidig leje af plads i disse fryse- og kølehuse. Det bemærkes, at et kølehus på 12.000 m³ er indrettet med henblik på oplagring af saltfisk.

Det må formentlig forventes, at KGH – i hvert fald i en årrække – vil fortsætte med at afsætte størstedelen af de produkter, som indhandles på Grønland. I det omfang KGH – straks eller senere – måtte have ønske om og behov for bistand ved afsætningen af sine produkter, medfører en placering i Esbjerg væsentlige fordele, idet der findes et velorganiseret fiskeeksporterhverv, omfattende eksportører, der har et intimt kendskab til, og som er indarbejdede på alle relevante markeder. Disse eksportører afsætter ikke alene hovedparten af den fisk, som landes i Esbjerg, men også fisk, som landes i andre havne, ørreder fra dambrug, saltfisk fra Nordatlanten og laks fra Grønland. Ved salg af stadig stigende mængder





frosne fiskeprodukter, fremstillet på de mange store filetfabrikker i Esbjerg, har eksportørerne erhvervet et ganske særligt kendskab til markederne for frosne fiskeprodukter og erfaring vedrørende salg m.v. I samarbejde med KGH kan dette kendskab til afsætning af frosne fiskeprodukter udnyttes til fordel for det grønlandske fiskeri.

Som bilag 2 (se side 61) og 3 (se side 69) vedlægges to redegørelser, udarbejdet henholdsvis af direktør, cand. polit. Tage Sørensen, der har et omfattende kendskab til fiskeriet på Grønland og i Esbjerg, og civilingeniør Erling Dyekjær, der har et indgående kendskab til filetfabrikation og fiskeeksport. Af de to redegørelser fremgår, at der er væsentlige fordele ved at

etablere et samarbejde mellem det grønlandske fiskeri og erhvervsvirksomheder i Esbjerg. Byrådet finder det værdifuldt, at direktør Tage Sørensen ved en detaljeret gennemgang af eksporten fra Grønland har påvist, at Esbjerg er overordentligt godt beliggende i forhold til Grønland og markederne for de grønlandske fiskeprodukter.

4. Arbejdskraften på havnen

Ved den ovenfor nævnte skrivelse af 24. oktober 1968 til borgmesteren har ministeren ønsket afgivet en tilnærmelsesvis garanti for, at den tilstrækkelige arbejdskraft vil være til stede til skibenes ekspedition. Det drejer sig om ca. 50 faste arbejdere og periodevis 50-150 mand med løsere tilknytning.

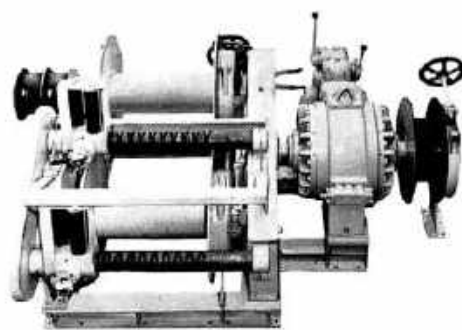
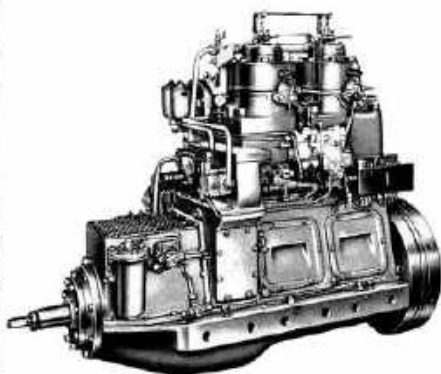
I betænkningen er det endvidere påpeget, at det vil være en fordel for KGH, hvis faggrænsen mellem lager- og pakhusarbejdere og havnearbejdere ved lokal overenskomst kan ophæves.

Dette giver anledning til følgende bemærkninger:

DASF's afdeling transport havde ultimo december 1968 1.488 medlemmer, hvoraf ca. 800 var beskæftiget på havnens

arbejdspladser (DFDS's terminal, DFDS i øvrigt, containerhavnen, foderstoffirmaerne, gødningsfirmaerne, smørfirmaerne, benzin- og oliefirmaerne, fiskerihavnen m.v.). Der findes ingen skarp grænse mellem lager- og pakhusarbejdere og havnearbejdere. Gødnings- og foderstoffirmaer m. fl. har således mulighed for – efter behov – at flytte deres arbejdere fra lager- og pakhusarbejde til havnearbejde – og tilbage igen. Formanden for DASF's afdeling transport har oplyst, at man ikke har noget ønske om at have en faggrænse mellem de to arter af arbejdere. Han har påpeget, at der netop er indgået en overenskomst, hvorefter denne grænse helt er slettet for så vidt angår arbejdere ved DFDS's terminal, jfr. vedlagte bilag 4 (se side 72), og han har erklæret, at DASF's afdeling transport gerne vil indgå en lignende overenskomst vedrørende arbejde for KGH.

Med hensyn til mulighederne for periodevis at skaffe indtil 150 arbejdere har formanden for afdeling transport oplyst, at der ofte ekstraordinært er brug for 100-150 mand, f.eks. ved saltfisklosninger, og det har aldrig voldt vanskeligheder at dække behovet. Det kan tilføjes,





at man gentagne gange – bl.a. i isvintre – har erfaret, at det er muligt at forøge lastnings- og losningskapaciteten på Esbjerg havn meget betydeligt (flerdoble den) med kort varsel.

Arbejdsformidlingen, Esbjerg, har givet udtryk for, at der efter dens opfattelse ikke kan blive tale om vanskeligheder med at dække behovet for arbejdskraft, idet det krav, KGH stiller, ikke er særligt stort sammenlignet med den forhåndenværende arbejdsstab og mulighederne for at tiltrække yderligere arbejdskraft fra hele Sydvestjylland.

Der kan ydermere tilføjes, at tilgangen til arbejdsmarkedet af unge set i forhold til byens størrelse, er stor, hvilket dels skyldes en meger skæv aldersfordeling, dels at der omkring Esbjerg ligger et gan-

ske stort område, hvis befolkningsoverskud i overvejende grad søger til Esbjerg.

Der er herefter grundlag for at afgive garanti for, at den nødvendige arbejdskraft til enhver tid vil være til stede.

5. Indenlandske trafikforbindelser

Esbjergs særlige stilling som det danske landbrugs vigtigste eksporthavn er formentlig den vigtigste årsag til, at det danske vej- og jernbanenet synes at være anlagt med særligt henblik på hurtige transporter fra næsten alle områder i Jylland og på Fyn til Esbjerg. Vedlagte bilag 5 (se side 52) viser, at de indenlandske forbindelser til og fra Esbjerg – set fra Esbjergs synspunkt – er særdeles rationelt anlagt.

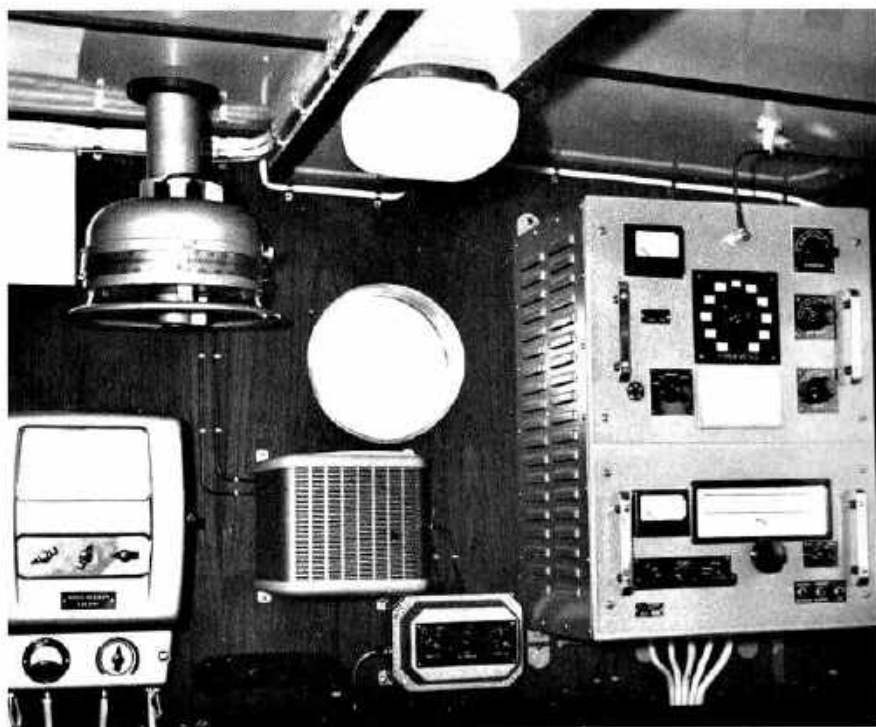
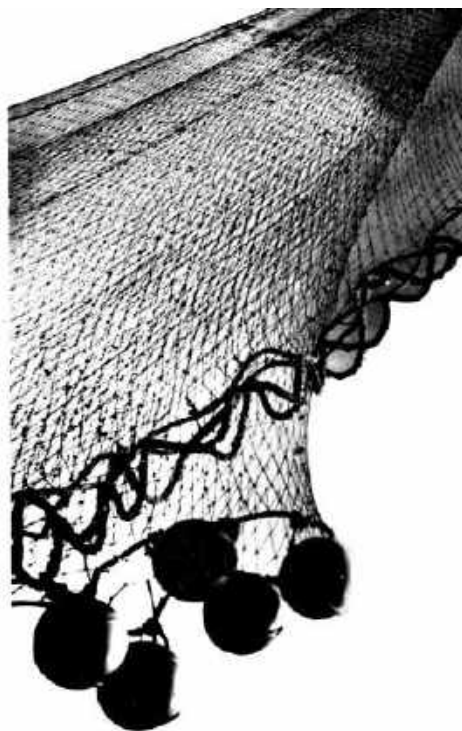
Med hensyn til vejforbindelserne be-

mærkes, at disse i forhold til trafikintensiteten forekommer veludbyggede, hvorved bemærkes, at den manglende del af diagonalvejen mellem Esbjerg og Århus nu er under projektering.

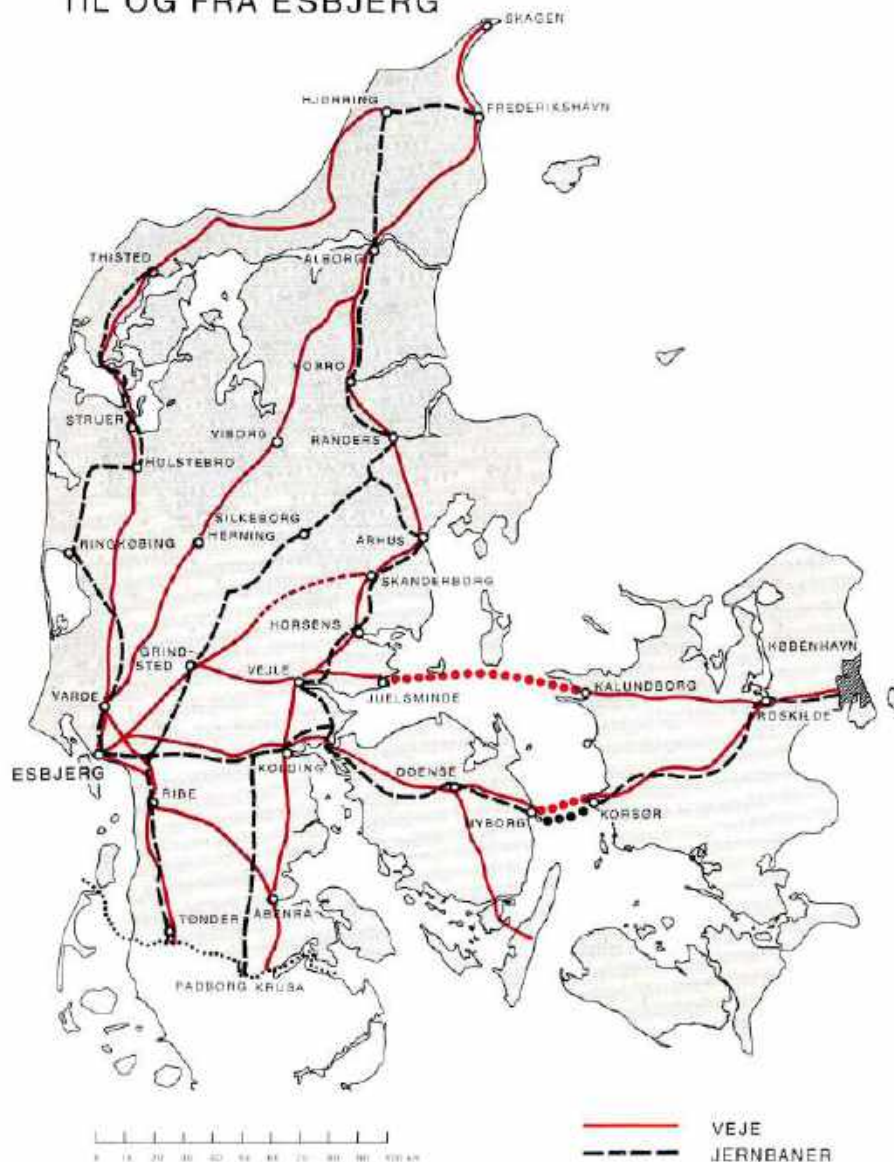
Placeres KGH i provinsen, vil der i et ikke ubetydeligt omfang blive behov for hurtige transporter mellem den pågældende by og København.

Esbjerg synes – hvad traditionelle forbindelser angår – at have væsentlige fordele frem for andre placeringer, som har været på tale.

Hertil kommer imidlertid, at Esbjerg byråd har vedtaget at bygge lufthavn ved



INDENLANDSKE TRAFIKFORBINDELSER TIL OG FRA ESBJERG



Stadsingeniøren i Esbjerg
marts 1969

Bilag 5

Korskroen umiddelbart øst for Esbjerg. De nødvendige arealer er – stort set – allerede erhvervet, der er udarbejdet byplan for området, arealerne er blevet målt op, og projekteringen af lufthavnen er påbegyndt med henblik på beflyvning fra 1971. For KGH vil der i givet fald være en væsentlig fordel, at der i ca. 10 km's afstand vil findes en lufthavn, hvorfra der er regelmæssig forbindelse til København.

For det personale, som i givet fald flytter med KGH, vil de hurtige forbindelser til København være en behagelig fordel, idet de vil få gode muligheder for at bevare kontakterne med deres familier og gamle omgangskredse.

6. Esbjerg havns gunstige geografiske beliggenhed

Af de argumenter, som efter byrådets opfattelse taler stærkest for at placere KGH i Esbjerg, er imidlertid Esbjergs særlig gunstige beliggenhed i forhold til Grønland og i forhold til de for afsætningen af de grønlandske produkter vigtigste markeder.

Under de nuværende forhold foregår der med traditionelle skibe en lang række transporter fra Danmark til Grønland, hvorfra skibene returnerer til Danmark med grønlandske produkter. Derudover foregår der en række »rundture«: Danmark-Grønland-er eller flere køberlande-Danmark. Under disse forhold kan by-

rådet påpege følgende fordele ved en placering af KGH i Esbjerg.

Sejlafstanden til Kap Farvel er ca. 95 sømil kortere fra Esbjerg end fra Ålborg, og kun sejlafstanden fra Hanstholm til Kap Farvel er kortere end sejlafstanden fra Esbjerg, som det fremgår af nedenstående skematiske opstilling, hvor sejldistancerne fra Esbjerg, Ålborg, Frederikshavn, København og Hanstholm er anført, både når der sejles efter storcirkel og efter kompaslinie. Det sidste er navnlig tilfældet for den østgående trafik, da man ved ikke at komme for nordligt har større sandsynlighed for at få medvind. Forskellen i sømil på storcirklen og kompaslinien er, som det fremgår af den skematiske opstilling, ikke større end 15-20 sømil.

Det bemærkes, at kun for Esbjergs vedkommende er ruten over Pentland Firth den korteste sejlroute. Korteste sejlroute fra andre havne er via Fair Isle, jfr. vedlagte bilag 6 (se side 53).

	Storcirkel sømil	Kompas- linie sømil
Esbjerg-Kap Farvel	1.685	1.700
(via Pentland Firth)		
Esbjerg-Kap Farvel	1.707	1.723
(via Fair Isle)		
Frederikshavn-Kap Farvel ..	1.714	1.730
(via Fair Isle)		
Ålborg-Kap Farvel	1.780	1.796
(via Fair Isle)		
København-Kap Farvel ...	1.839	1.855
(via Fair Isle)		
Hanstholm-Kap Farvel	1.639	1.655
(via Fair Isle)		

(Disse sejldistancer er beregnet af søkortarkiver).

Byrådet mener, at der ved de direkte sejladser mellem Danmark og Grønland er tale om en væsentlig besparelse i sejl-tiden set i forhold til København (og



Englandskejlen.

evt. Ålborg), men er selv sagt enig i, at der – set i forhold til Frederikshavn – ikke er tale om nogen besparelse af betydning.

Byrådet finder imidlertid anledning til at fremhæve, at ved rundsejladser f.eks. Danmark – Grønland – Middelhavet – Danmark, vil der blive tale om, at besparelsen i sejlrid bliver meget stor, hvis KGH placeres i Esbjerg.

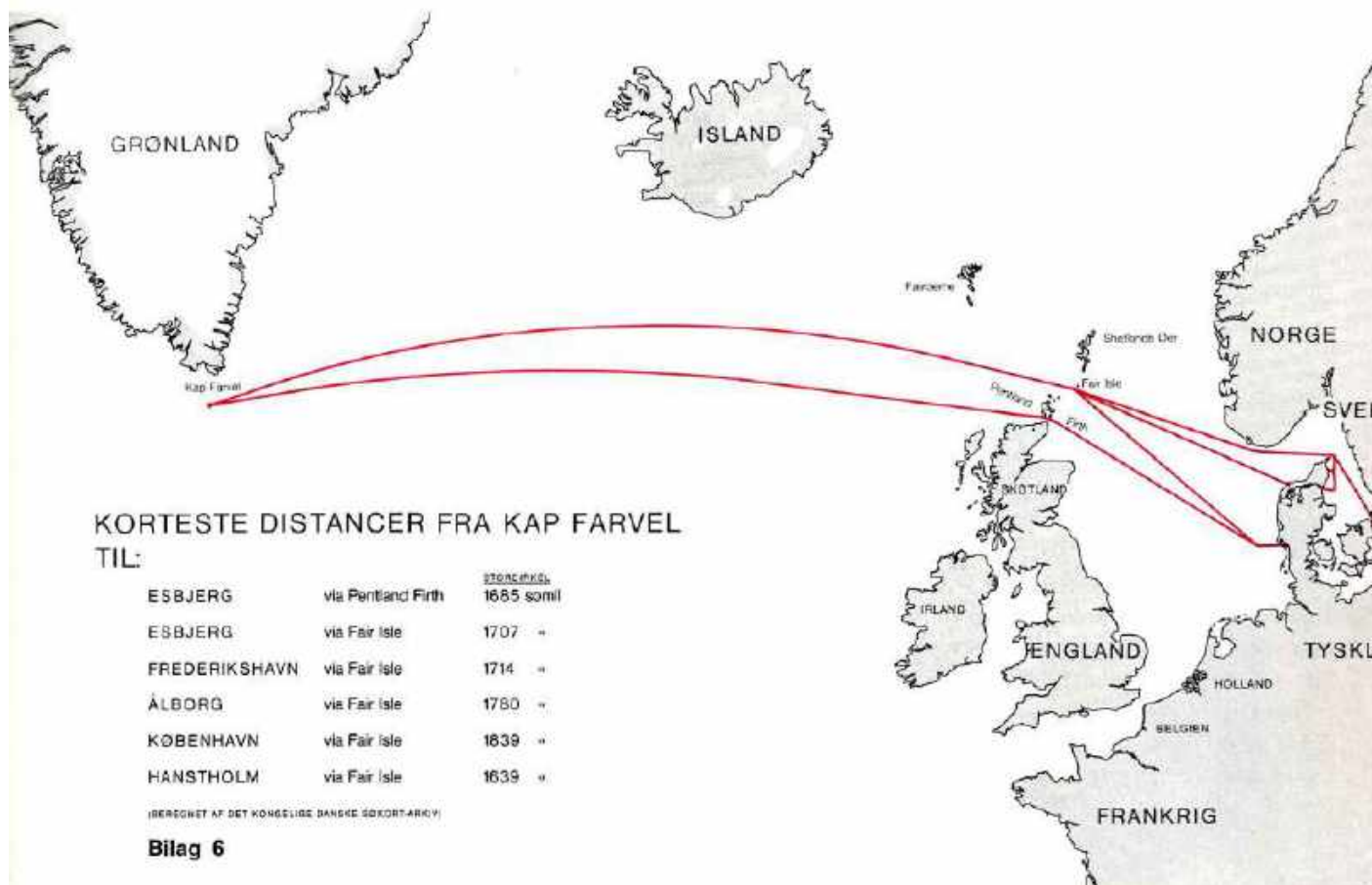
Efter en af Esbjerg havn foretaget beregning vil en sådan rundsejlad blive den kortest tænkelige, hvis den danske havn er Esbjerg eller Hanstholm (forskellen mellem disse to er mindre end 1 sømil).

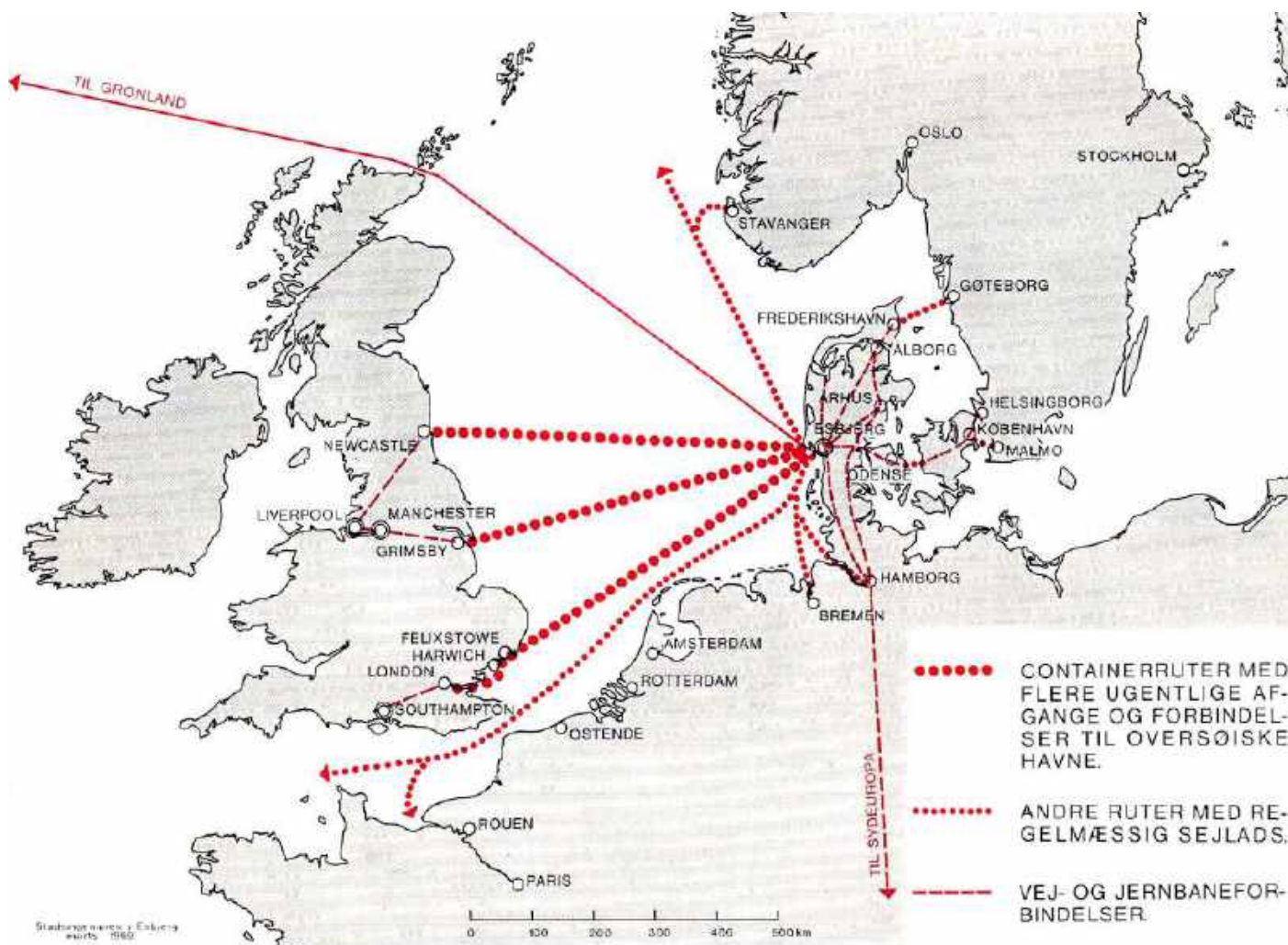
Vælges Frederikshavn eller Ålborg som dansk havn, bliver rundsejladsen hhv. 174 og 313 sømil længere. Det bemærkes, at med udflytning fra København til Esbjerg eller Hanstholm bliver besparelsen på en sådan rundsejlad 435 sømil. Endelig bemærkes, at det ved beregningerne er forudsat, at sejladsen fra køberlandet til Danmark finder sted gennem Kanalen, d. v. s. at den nævnte besparelse vil fremkomme ved transporter til Middelhavsområdet og alle andre områder, hvorfra det er naturligt at sejle gennem Kanalen til Danmark, d. v. s. f.eks. fra Sydamerika.

Skulle sådanne rundsejladser imidlertid

helt eller delvis blive erstattet af omladningstrafik over den danske lastehavn, er Esbjerg den af de mulige danske lastehavne, som ligger gunstigt for videre-transport af eksportgodset sydpå, hvad enten denne ønskes foretaget over land eller pr. skib.

Gennemføres den planlagte kombination af pramcontainersystemet og konventionel skibstransport, vil alle eksportvarer, som ikke forsendes direkte fra Grønland til udlandet, skulle omlades i den danske lastehavn, og der vil da kunne blive tale om videre forsendelse med alle arter af traditionelle transportmidler samt tillige





Bilag 7

ISO containere. Her må Esbjerg som dansk lastehavn kunne byde på særlige fordele i kraft af sine fortrinlige forbindelsesveje til udlandet, jfr. vedlagte bilag 7, (container-ruterne til England med forbindelse videre til oversøiske destinationer, jernbaneforbindelserne til Sydeuropa og endelig de i tilknytning til Esbjergs fiskeeksport gennem årene udviklede kølebilsruter til et stort antal sydlige destinationer).

Beslutter man at indføre ISO container-systemet, må Esbjerg være den absolut bedst egnede danske lastehavn. Esbjerg havn udbygges i disse år i højere grad end nogen anden dansk havn som containercenter. Allerede i 1970 er man oppe på 12 ugentlige afsejlinger med container-skibe til en række engelske havne, og dette tal kan i de følgende år forventes at stige yderligere. Dette sikrer, at der til enhver tid vil være egnet materiel og egnet personel til rådighed på havnen til ekspedition af denne trafik, ligesom der kan regnes med fortrinlige forbindelser over land til ind- og udland. Færdigpakke-

containere fra Grønland kan uden ompakning videreekspederes over land eller pr. skib.

Det tilføjes, at Esbjerg havn kan besjles i selv meget strenge isvintre, og at sejl-ruten over Grådyb barre pr. 1. oktober 1969 vil være uddybet til 9,3 m (ved MSL), der vil sige, at såvel det påtænkte pramcontainerskib som større skibe med et dybtgående på indtil 10 m kan besjle havnen.

Det er herefter byrådens opfattelse, at det vil vise sig at indebære meget væsentlige trafikale fordele at placere KGH i Esbjerg.

7. Arealer og bygninger (lokaler) til rådighed for KGH

I det af Esbjerg havn udarbejdede forslag til placering af Den kgl. grønlandske Handels transportafdeling i Esbjerg er der regnet med, at transportafdelingen, når den endelige udbygning af anlæggene har fundet sted, vil beslaglægge et areal på 30.500 m², og det er oplyst, at der i tilslutning til disse arealer vil kunne lejes

yderligere arealer til brug ved opførelse af administrationsbygning m.v. Ved udarbejdelsen af projektet er således forudsat, at alle de afdelinger, som flyttes, på lidt længere sigt kan samles på én plads, hvilket efter byrådets opfattelse må anses for at være den mest rationelle løsning.

Under hensyn til, at der i en overgangsperiode kan blive tale om at benytte midlertidige lokaler, ønsker byrådet at påpege, at mulighederne for at skaffe midlertidige lokaler i de allernærmeste år er særdeles gode. I et vist omfang er det således muligt – med passende varsel – at fremskaffe lokaler, som kan benyttes som midlertidige lagerlokaler. Derudover er der, bl.a. som følge af at kommunen tager sin nye administrationsbygning i brug i 1970, særdeles gode muligheder for at skaffe egnede administrationslokaler i den nuværende administrationsbygning, hvor der endnu ikke er disponeret.

Af hensyn til kommunens dispositioner ville det være af vigtighed, om det relativt hurtigt kan klarlægges, om KGH måtte få brug for de omhandlede lokaler.

8. Bolig- og uddannelsesforhold m. v.

I de sidste år er der i Esbjerg (incl. de forstads- og omegnskommuner som bliver sammenlagt med Esbjerg) blevet færdiggjort omkring 900 lejligheder pr. år. Byggekapa- citeten er imidlertid væsentlig større, og der kan uden særlige foranstaltninger opføres 1.000–1.200 lejligheder pr. år. Ved øget montagebyggeri og opførelse

af typehuse i videre omfang kan byggekapa- citeten øges yderligere.

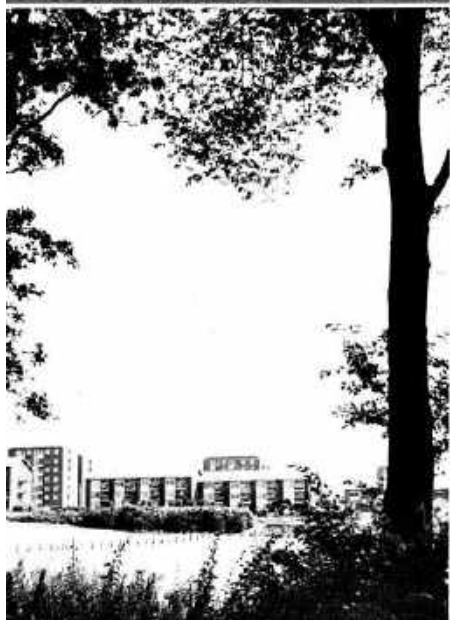
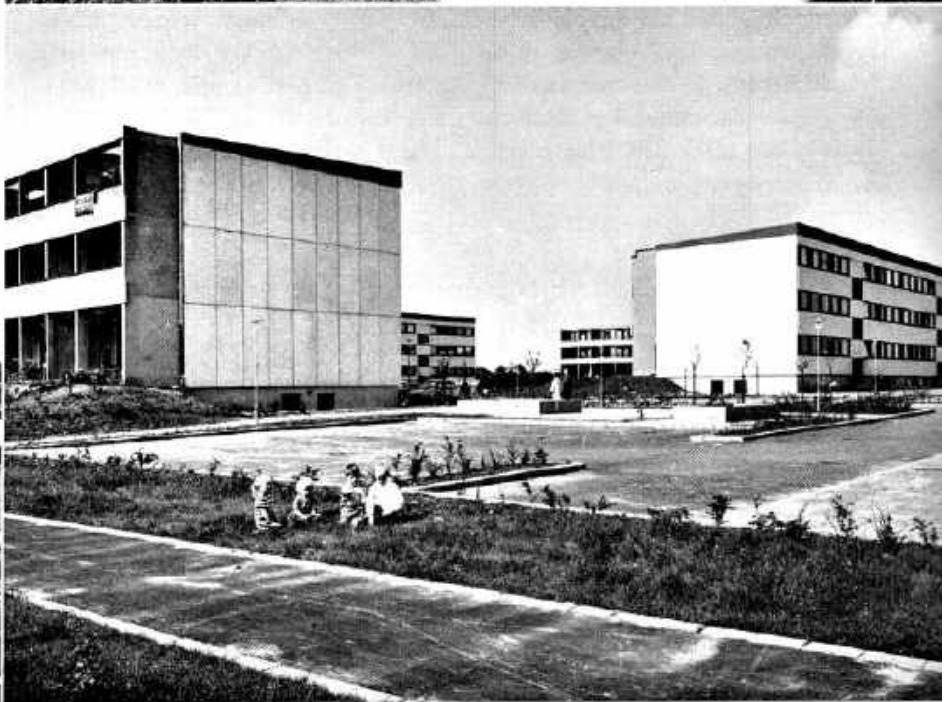
Priserne på byggemodne grunde er lave, og byggeomkostningerne mindre end på Øerne og i Østjylland. Som følge heraf er huslejerne og priserne på parcelhuse særdeles rimelige. I vedlagte bilag 8 og 9 (se side 74) er vist eksempler på parcelhuse (typehuse), som er under op-

førelse. Det bemærkes, at prisoplysningerne er fra februar 1969.

Esbjerg kommunes folkeskole har igennem mange år været et område, som man især har sat ind på at fremme, og har derfor en god placering i den danske folkeskole.

Det kan med fuld ret anføres, at folkeskolen i Esbjerg er udbygget ikke alene





i henhold til det, loven kræver, men også i ret betydeligt omfang derudover.

Skolen er således etableret fuldt ud fra børnehaveklasse til 10. klasse og III real-klasse.

Ud over det rent undervisningsmæssige er der til skolevæsenet knyttet en række hjælpeorganer (skolepsykologisk rådgivning, observationsskole for elever med tilpasningsvanskeligheder osv.).

Endvidere er der fortrinlige muligheder for videreuddannelse. Der er næppe nogen anden by (uden for København), der kan præstere flere variationer af uddannelsesmuligheder (når bortses fra universitet). Esbjerg udvikler sig til et uddannelsescenter for Sydvestjylland. Af uddannelsesinstitutioner skal blot nævnes gymnasium, seminarium, børnehaveseminarium, teknisk skole (centralskole for mange fag), bygningsteknikum, handelsskole og handelshøjskole, sygeplejeskole, laborant-skole, maskinmesterskole, skipperskole, navigationsskole (i Nordby) samt musik-konservatorium.

Der er således også særdeles gode muligheder for unge, der har tilknytning til Grønlands hovederhverv. I denne forbindelse nævnes, at Statens sømandsskole i Esbjerg udelukkende benyttes til uddannelse af elever fra Grønland.

Opmærksomheden henledes endelig på, at det indgår i folketingets overvejelser at placere et universitet i Esbjerg-Ribe området. Esbjerg har med de gode undervisningsmæssige traditioner forudsætninger for at yde et universitet god støtte.

Med hensyn til fritidsmuligheder har Esbjerg forudsætninger for at imøde-

komme en mangfoldighed af interesser inden for de forskellige områder (kulturelle, idrætslige m.v.), ligesom der er vidtstrakte og forskelligartede rekreative områder.

9. Kontakter mellem Esbjerg og Grønland

Fra flere sider – både private og offentlige – er der taget initiativ til etablering af varige forbindelser mellem Esbjerg og Grønland.

Der har allerede gennem mange år været erhvervsmæssige forbindelser mellem Esbjerg og Grønland. Det kan anses for sikkert, at der ikke fra nogen anden dansk by er udfoldet så omfattende erhvervsmæssigt initiativ inden for Grønlands hovederhverv som fra Esbjerg. Det er næppe nogen tilfældighed på baggrund af den betydning, som fiskerierhvervet har i Esbjerg i forbindelse med denne havnebys beliggenhed dels i forhold til

Grønland, dels i forhold til de forskellige markeder for fiskeprodukter.

Fra erhvervslivets side er der gjort en indsats for at sætte nyt fiskeri og fiskefabrikation i gang på Grønland. En række fiskeskippere og andre private erhvervsdrivende har gjort flere forsøg på at etablere nye virksomheder på Grønland. Forsøgene har vel ikke alle ført til positive resultater, men der har været tale om pionergerning, der under alle omstændigheder har ydet og yder et værdifuldt bidrag til opbygning af det grønlandske erhvervsliv.

Der er hævet over enhver tvivl, at i Esbjerg – fremfor nogen anden by – har der været private personer, som har haft mod og vilje til at være med til at bygge et nyt erhvervsliv op på Grønland. Det er byrådets opfattelse, at der stadig er kredse inden for det private erhvervsliv, som er villige til at gå i gang med nye projekter på Grønland. Disse personers interesse for



Esbjerg seminarium.

arbejdet vil stige, hvis Esbjerg bliver udgangshavn for alle transporter til Grønland.

Også på anden måde er der herfra kontakt til Grønland.

Sukkertoppen og Esbjerg er således »broderskabsbyer«, og der findes i de to byer foreninger, hvis formål er at formidle kontakter mellem de to byer.

I en årrække har skolevæsenet i Esbjerg administreret en ordning, hvorefter skolebørn fra Grønland kommer på kortere eller længere ophold i Esbjerg, hvor de bl. a. deltager i skolernes undervisning.

Fra Esbjerg bliver der sendt ældre elever og seminarieelever til Grønland. Byrådet finder, at denne form for udvekslinger er værdifuld og agter at tilvejebringe det økonomiske grundlag for deres fortsættelse.

10. Egnspanmæssige synspunkter

Det er uden videre klart, at det for en by vil være en økonomisk stimulans, om den bliver hjemsted for én eller flere af KGH's afdelinger. Esbjerg byråd ønsker da heller ikke at benægte, at man allerede af denne grund gerne så byen som et sådant hjemsted. Byrådet skal i denne forbindelse pege på, at Esbjergs erhvervsstruktur er noget skæv, således at byens økonomiske forhold i ret høj grad påvirkes af fiskerierhvervets konjunkturer.

Undersøgelser viser, at om man ser bort fra det offentlige og de egentlige serviceerhvervs lønudbetalinger, er ca. en tredjedel af de udbetalte lønninger knyttet til fiskeriet og de dertil knyttede erhverv.

Fiskeriet – byens hovederhverv – er særdeles følsomt, afhængigt som det er af usikre fangst- og afsætningsmuligheder. Denne følsomhed er baggrunden for er-

hvervsrådets og byrådets bestræbelser på at bidrage til at udvikle en mere alsidig erhvervsstruktur, således at byens beskæftigelsesforhold og økonomi kan blive mindre afhængig af fiskeriet.

Der kan ikke være tvivl om, at KGH's udflytning til Esbjerg ville være et værdifuldt supplement til disse bestræbelser, idet der derved tilføjes byen et stabiliserende element.

Den industrielle vækst i Danmark gennem de sidste 15 år er i høj grad kommet Vestjylland til gode. Medens tilvæksten i de industrielt beskæftigede i perioden 1955-65 for landet under ét var på 29 pct., var tilvæksten i Ribe amt 100 pct. og i Esbjerg 62 pct. Dette placerer området som et af de relativt stærkest ekspanderende. Det må dog særskilt bemærkes, at industripersonellets andel af den samlede befolkning stadig placerer egnen blandt de lavt industrialiserede landsdele. I 1965 var kun 63 af 1000 personer i Ribe amt industrielt beskæftiget, mens tallet for hele landet var 88. Det må i denne forbindelse erindres, at Vestjylland har store skjulte arbejdskraftreserver, idet afvandringen fra landbruget ikke er foregået i samme tempo som i landets mere østlige egne, samt at denne afvandring – som påvist af socialforskningsinstituttet – langt fra kan antages at være tilendebragt i Vestjylland.

Esbjerg byråd må på denne baggrund hævde, at området har bevist sine sunde, økonomiske vækstmuligheder. Det skal dog hertil føjes, at byrådet finder, at myndighedernes stilling til placeringen af offentlige institutioner og servicefunktioner bliver et centralt spørgsmål for de enkelte landsdeles fortsatte vækst. Det er karakteristisk for disse institutioner, at

spørgsmålet om deres placering ikke bestemmes ud fra udelukkende økonomiske, men også politiske synspunkter, medens virkningen af institutionernes placering i allerhøjeste grad bliver medbestemmende for de enkelte landsdeles – og deres naturlige centerbyers – vækstmulighed.

Esbjerg byråd må derfor finde det naturligt og rigtigt, om en udflytning af KGH udnyttes til at understøtte den vestjyske udvikling, og en flytning til Esbjerg må føles så meget mere naturlig, som den vil kunne indpasses som et harmonisk led i udbygningen af havnen, der er den sydvestjyske centerbys mest fremtrædende aktiv.

*

Byrådet mener herefter med foranstående at have påvist, at Esbjerg har absolut tilfredsstillende forudsætninger for at modtage KGH. Da man tillige efter byrådets opfattelse ved en udflytning hertil – og det er formentlig af primær betydning – varetager det grønlandske erhvervslivs interesser, samtidig med at man tilgodeser by- og egnspanmæssige hensyn – må en udflytning af KGH til Esbjerg ud fra en helhedsvurdering anses for en rigtig løsning.

Byrådet forudsætter, at repræsentanter for rådet, Ribe amts regionsudvalg, erhvervslivet m. fl. får lejlighed til at drøfte – og yderligere uddybe – de synspunkter m. v., der er fremført foran, og som efter byrådets opfattelse taler til fordel for Esbjerg som hjemsted for KGH, med ministeren, og at alle dets synspunkter indgår i de endelige overvejelser.

Med venlig hilsen

Henning Rasmussen.

| Borchorst.

Lavt prisniveau

Bilag 1

En sammenligning af detailpriser for fødevarer i Esbjerg og København

Danmarks Statistik offentliggjorde til og med januar kvartal 1967 oplysninger over en række detailpriser i bl. a. alle købstæderne. Nedenfor er på grundlag af de sidste 4 kvartalsoversigter (april 1966 til januar 1967) foretaget en sammenligning af detailprisniveauet i Esbjerg og København.

Sammenligningen omfatter 83 detailpriser, for hvilke Esbjerg-prisens procentvise afvigelse fra Københavns-prisen er beregnet efter, at en sæsonudjævning er foretaget. For 69 prisers vedkommende er der væsentlige afvigelser, og for 57 af disse 69 priser viser nedenstående tabel, at det er priserne i Esbjerg, der er lavest.

	Antal varer som var billigst i København	Antal varer som var billigst i Esbjerg	
Prisforskellen mellem			
0-2 pct.	8	6	14
2,1- 9,9 pct.	6	25	31
10-19,9 "	4	26	30
20-29,9 "	2	6	8
	20	63	83

Varerne indgik ikke i reguleringspristallet med samme vægt, hvorfor man i omstående beregning har indsat det summariske gennemsnit af afvigelserne inden for hver varegruppe i relation til de ved reguleringspristallet anvendte sammenvejningsfaktorer. Beregningen viser, at prisniveauet for fødevarergruppen (incl. øl og vand), der dækker knap en tredjedel af forbruget, er ca. 5,6 pct. lavere i Esbjerg end i København.

1050 detailforretninger i Esbjerg giver et righoldigt vareudvalg.





		1 Esbjergsprisen gennemsnitligt lavere end København per.	2 Regulerings- pristallets sammen- vejningsfaktor per.	1x2
Brød, mel, gryn	12 varer	6,6	4,25	0,2805
Sukkervarer o.l.	1 vare	+ 0,8	0,99	+ 0,0079
Kaffe, the, cacao	5 varer	2,6	2,65	0,0689
Øl og sodavand	3 *	+ 3,1	1,48	+ 0,0459
Fedstoffer	3 *	6,6	2,69	0,1775
Mælk, fløde, ost, æg	5 *	7,6	4,53	0,3443
Kød- og flæskevarer	27 *	7,6	10,26	0,7798
Grøntsager, frugt	14 *	0,8	4,26	0,0341
Fisk	8 *	13,8	1,27	0,1753
Diverse	5 *	5,4	0,32	0,0173
Fødevarer	83 varer		32,70	1,8239
Prisforskel i alt		5,6		

Det bemærkes, at variationerne er store inden for grupperne kødvarer og grøntsager. Kalvekød, flæskeskød og især forarbejdede kødvarer (herunder charcuteri-varer) er væsentligt billigere i Esbjerg, mens oksekødvarer er billigst i København.

Frugt og grovere grøntsager (især kartofler) er en del billigere i Esbjerg, mens finere grøntsager, bortset fra sommer-tiden, er væsentligt billigere i København.

Esbjergs fortrin som modtagerby for grønlandske produkter

Bilag 2

AI direktør, cand. polit. Tage Sørensen

I betænkningen om udflytning af Den kongelige grønlandske Handel gives der i bilag 3 en oversigt over KGH's salg af grønlandske produkter i 1962. Selv om tallene er noget gamle, må det være særdeles oplysende at foretage en konkret vurdering varegruppe for varegruppe af et eventuelt udflytningssteds egnethed, for så vidt angår oplagring og videreforsendelse af varerne. Et udflytningssteds egnethed må sættes i relation dels til stedet, hvorfra der flyttes, dels til andre udflytningssteder. Det sidste er naturligvis den sammenligning, der vil være primær i det øjeblik, hvor udflytning er besluttet. I det følgende vil Frederikshavn være det eventuelle udflytningssted, som sammenligning især foretages med.

I 1962 udgjorde de samlede vareleverancer fra Grønland gennem KGH 17.923 tons plus 74.281 stk. skind. 9.944 tons eller 55 pct. var afskibninger direkte fra Grønland til modtagelsesstedet i fremmed land.

Med hensyn til de direkte afskibninger kunne det umiddelbart se ud, som om KGH's placering i Danmark var uden betydning. Her må man imidlertid være opmærksom på, at i det omfang direkte transporter fra Grønland kombineres med fragt fra KGH's udskibningssted i Danmark tilbage til Grønland, vil Esbjerg som udskibningssted være overordentlig godt placeret, fordi »omvejen« for sejladerne fra alle syd- og vestligt beliggende lande da bliver mindst mulig. Esbjerg er i den enestående position at være nærmere Grønland end nogen anden dansk havn, bortset fra Hanstholm, samtidig med at

være nærmest de allerfleste markeder for grønlandske produkter, således som påvist i det følgende.

Forinden skal gøres nogle bemærkninger om salget af KGH's produkter.

KGH er ikke den eneste producent af fiskevarer på Grønland. Der findes også private firmaer, nemlig A/S Godthåb Fiskeindustri, A/S Napassok, Grønlandsk Fiskeri- og Fryseindustri og Kangamiut Shrimp Ltd., der ejes af fabrikant Gørze, Slagelse. Desuden fisker nogle bornholmske fiskere ved Grønland og fryser fangsten om bord. I Færingehavn har det norsk-færøske selskab Nordafar sit betydelige fiskerianlæg. – De private firmaer sælger selv deres produktion og ordner selv transporten, delvis med KGH's skibe.

KGH står selv for salget af sin produk-

tion. Med hensyn til frosne fiskeprodukter var det i alle årene 1950–67 det privatstatslige aktieselskab Det grønlandske fiskeri-kompagni, som introducerede, transporterede og solgte alle de på KGH's anlæg producerede frosne fiskevarer. Det var nemlig fiskeri-kompagniet, der på esbjergensisk initiativ og ledelse i 1948 startede fryseproduktionen på Grønland og anlagde en række fryserier og fabrikker. I 1952 overgik fiskeri-kompagniets anlæg til KGH, men kompagniet fortsatte med at sælge og sørge for transport og oplagring af hele KGH's produktion af fiskefrysevarer. Pr. 31. december 1967 ophævedes samarbejdsordningen, og KGH overtog fiskeri-kompagniets forbindelser.

KGH betjener sig i vid udstrækning af salgsagenter. Der er ingen tvivl om, at så-



Fangsten hales ind.



Grønlandske sømandsskoleslever under et besøg i kølepakhuset for saffisk.

fremt KGH flytter til Esbjerg, vil man med fordel kunne berjene sig af den store eksportørstand, som findes dér, og som omsætter betydelige fiskemængder. I 1968 blev der landet 26.000 tons konsumfisk og 519.000 tons industrifisk i Esbjerg, hvortil skal lægges store mængder fisk andre steder fra i landet samt 8–10.000 tons saffisk fra Færøerne.

Hvad enten det drejer sig om saltede eller frosne produkter har Esbjerg-eksportører forbindelser over hele verden. I særdeleshed hvis også KGH's salgsafdeling flyttes til Esbjerg, kan man forvente et frugtbringende samarbejde mellem KGH og Esbjergs eksportørstand.

I det følgende skal omtales de enkelte varegrupper, som KGH solgte i 1962, og oplagrings- og forsendelsesmæssige sammenligninger foretages.

Saffisk. 7.138 tons sendtes direkte fra Grønland til aftagerlande, nemlig Grækenland, Færøerne, Spanien, Italien, Canada og England. 1.430 tons blev sendt til København og fordeltes således:

Tons

- 775 til Grækenland med skib.
- 393 » Spanien med skib.
- 160 » Italien med jernbane fra Esbjerg.
- 89 » Schweiz med jernbane fra Esbjerg.
- 13 » forbrug i København.

Bortset fra de 13 tons, der forbruges i København, ville det i alle tilfælde have været fordelagtigt at ekspedere saffisken over Esbjerg. Sammenlignet med København ville først sejladsen fra Grønland, ifølge Søkortarkivets målinger, være 184 sømil kortere til Esbjerg. Denne fragtmæssige fordel gælder for alle varer, men gentages ikke i det følgende.

Dernæst ville søfragten fra Esbjerg til Middelhavslændene være kortere og bil-

ligere. Grækenland og Spanien foretrækker søtransport af saffisk, mens Italien helst vil have saffisken med jernbane, fordi de italienske importører med fordel kan dirigere jernbanevognene direkte til deres kunder. Jernbanefragten Esbjerg-Chiasso (det italienske grænsested) er 18,28 kr. pr. 100 kg, men fra København 19,10 kr., hvortil imidlertid skal lægges udgifterne til læsning på bil og transport til jernbanevogn og aflæsning, idet der ikke er jernbanespor på KGH's plads.

Sammenligner man med Frederikshavn, ligger denne by 29 sømil længere fra Grønland end Esbjerg og væsentlig længere borte fra markederne. Jernbanefragten Frederikshavn-Chiasso er 20,05 kr. pr. 100 kg saffisk. På kortere afstande, f. eks.

til Hamborg, er forskellen i jernbanefragt mellem Frederikshavn og Esbjerg relativ betydelig større.

Af opstillingen ses, at 249 tons saffisk er sendt med jernbane fra Esbjerg til Italien og Schweiz.

Esbjerg har igennem 20 år været hovedcentral for modtagelse af færøskfanger saffisk. De færøske fiskeskibe lander i stort omfang deres saffisk i Esbjerg. Det drejer sig om lige så meget som hele den grønlandske saffiskproduktion, nemlig 8–10.000 tons årligt. Saffisken bliver af rutinerede arbejdere slået fri for gammel salt, sorteret i størrelse og efter kvalitet, salter med ny salt, emballeret og derpå enten sendt direkte til Italien med jernbanevogn, som holder lige ved behand-



Færøsk fangede saffisk losses og ompakkes i Esbjerg havn.



Saltfiskstemning på Esbjerg havn.

lingsstedet på kajen eller oplagret i et særligt kølepakhus for saltfisk, der ligeledes ligger ved kajen.

Kølepakhuset, der ejes af fiske- og frysehusfirmaer i Esbjerg, rummer ca. 3.000 tons saltfisk, og KGH vil kunne disponere over den kølerumsplads, som måtte ønskes.

Når Esbjerg er blevet et center for saltfiskompakning og -transit, skyldes det naturligvis især havnens fortrinlige beliggenhed. Virksomheden er en udløber af det fiskerimæssige fremstød, som esbjergensiske fiskere og forretningsdrivende foretog på Grønland i 1948 og årene derefter.

Klipfisk. Hele produktionen af klipfisk, 1.527 tons, gik via København til Brasilien på nær 7 tons. Man ville uden vanskelighed kunne få rederier til at anløbe Esbjerg og medtage mængder på 500 tons og mere til fordelagtige fragter. Der kan også være tale om at sende partier med den faste rutebåd fra Esbjerg til Hamborg og derfra med liniefragtbåde til Sydamerika. Linierederiet betaler normalt for fragten til Hamborg med 30 pct. af hele fragten, således at fragten fra Esbjerg til

bestemmelsessted undertiden er billigere end fra Hamborg og til samme sted.

Forsendelse af klipfisk til marked i Sydamerika vil være mindst lige så billig fra Esbjerg som fra København og Frederikshavn.

Stokfisk. Af produktionen, 498 tons, sendtes 31 tons tilbage til Grønland, mens resten, på nær 7 tons, eksporteredes til Nigeria. En forsendelse fra Esbjerg vil antagelig ske med skib til Hamborg og videre til Nigeria eller anden afrikansk stat, eller sendes direkte fra Esbjerg med skib fra rederiet Leif Høgh & Co., Århus, der sejler på Nigeria.

Hellefisk (frosset eller saltet). Destinationerne var som følger:

- 130 tons til Belgien med skib.
- 447 * afhentet hos KGH til forbrug i Danmark.
- 16 * tilbage til Grønland med skib.
- 593 tons

Med hensyn til de 130 tons hellefisk til Belgien skal blot siges, at Esbjerg ligger betydeligt nærmere Belgien end København og Frederikshavn. Der er ikke fast, men dog lejlighedsvis skibsforbindelse fra

Esbjerg til Belgien. Af andre transportmuligheder er der foruden jernbanen daglige fisketransportlastvogne fra Esbjerg til Belgien, idet Esbjerg har landets største koncentration af kølelastbiler, der kører fiskevarer til en række lande i Europa, bl.a. Tyskland, Holland, Schweiz, Frankrig og østeuropæiske lande.

Af de 447 tons hellefisk, der blev afhentet til indenlandsk forbrug i Danmark (røget hellefisk), forbruges ca. 350 tons i København, resten i det øvrige land. København er selvfølgelig bedre beliggende end Esbjerg for så vidt angår forbrug i København. I de tilfælde, hvor forbruget af grønlandske varer er større på Sjælland end i Jylland/Fyn, gælder, at ved en flytning af KGH til Jylland, vil Esbjerg være den nærmest København beliggende by af de jyske byer, der er på tale. Det bør her nævnes, at Esbjerg er forbundet med København ikke alene med jernbaneforbindelse, men tillige ved flere faste daglige fragtrutebiler. I 1971 vil der endvidere være daglig flyveforbindelse fra den i Esbjerg kommune beliggende Korskrø lufthavn, som byrådet netop har truffet principbeslutning om.

Rogn (konserveret i tønder). 41 tons gik med skib til Tyskland, 37 tons forbruges i København og på Bornholm. Det drejer sig om stenbiderrogn, der fra tønder lægges i dåser og glas og sælges som kaviar. Til Tyskland har Esbjerg fast skibsforbindelse (Hamborg og Bremen) og som nævnt jernbaneforbindelse og daglige kølelastbiler. Fragten er betydelig billigere fra Esbjerg end fra København og Frederikshavn.

Stenbiderrogn anvendes også i stor mængde af konserverfabrikker i Jylland. Den største forbruger af stenbiderrogn i Danmark er Priess & Co., Glyngøre, der også har stor fiskekonserverfabrik ved grænsen nord for Flensborg.

Laks og lakserød (frosset). I 1962 var produktionen 62 tons, som sendtes via København til Sverige. Med hensyn til

laks er der siden sket en betydelig forøgelse af fangsten, i 1968 udgjorde den således omkring 830 tons, hvoraf KGH dog kun modtog ca. 200 tons, resten faldt på private firmaer, bl.a. Esbjerg-firmaet A/S Napassok Grønlandsk Fiskeri- og Fryseindustri, der tegnede sig for ca. 180 tons.

Aftagerlandene er Sverige, England, Tyskland, Schweiz og Danmark. De af de respektive lande aftagne mængder af laks og ørred kendes ikke. Sverige er – bortset fra Norge og Finland, der næsten intet køber af grønlandske varer, jvf. konklusionen – det eneste aftagerland af grønlandske fiskeriprodukter, der er gunstigere beliggende for København og Frederikshavn end Esbjerg.

Den i Danmark forbrugte laks konsumeres hovedsagelig som røget laks. Et af



landets største lakserøgerier, »Hjerting laks«, er beliggende i den kommende Esbjerg-storkommune. Endvidere har esbjergensiske fiskerierhvervsfolk oprettet et stort lakserøgeri i Wanderup lige syd for grænsen til betjening af Tyskland og tilgrænsende lande.

Trafikale forbindelser til Tyskland og Schweiz er omtalt foran. Med England er Esbjerg forbundet med et stort antal ugentlige afgangene til Newcastle, Grimsby, Harwich og London, dels traditionel skibsfart, dels containeriseret trafik. Allerede nu går der, f.eks. gennem store ekspeditionsfirmaer som »Ferry-master«, containertrafik fra Esbjerg tværs over England til de to store containerterminaler i Manchester/Liverpool og Southampton og derfra til oversøiske destinationer, bl.a. i USA og Canada. Foruden de nævnte besejlinger af England er der ugentlige afgangene fra Esbjerg til Felixstowe, Whitstable og Lowestoft.

Det er indlysende, at Esbjerg med hensyn til forsendelser til England står i særklasse.

Torskepluk (frosset). 47 tons solgt til USA via København. Torskepluk er rester fra filetproduktionen. Kan sendes lige så billigt fra Esbjerg.

Huder og skind. 74.281 stk. Heraf solgtes 30.000 stk direkte til en halv snes forskellige lande, men via København. Af





Et af Esbjergs frysehuse ved kajen ud for Englandsbådene. Til venstre DFDS-godsterminalen.

resten solgtes 80–90 pct. via skindauktionen ved København ligeledes til udlandet. Generelt kan vel siges, at huder og skind er en relativ dyr vare, hvor fragten ikke betyder så meget. Man ser da også, at transporten ofte foregår med fly.

Rejer (frosne). I alt 945 tons, som alle blev fragtet til København. Ca. 220 tons forbrugtes på Sjælland, ca. 149 tons i det øvrige Danmark. Resten eksporteredes således:

	Tons
USA og Canada	133
Tyskland	112
England	84
Italien	73
Schweiz	31
Frankrig	17
Sverige	13
Afrika	77
Diverse lande	36

Frankrig nås lettere og billigere fra Esbjerg end fra de andre byer. Der går jævnligt køletransportbiler fra Esbjerg til Frankrig. Endvidere er der en skibsrute fra Esbjerg til Paris/Rouen.

I øvrigt henvises med hensyn til øvrige destinationer til det tidligere sagte.

Frosne kødprodukter (lam og rensdyr).

	Tons
Danmark	84
Færøerne	1
Schweiz	18
England	10

Alt via København. Af det i Danmark forbrugte kvantum konsumeredes ca. 75 tons i København. Endvidere sendtes 80 tons fra Grønland til Færøerne.

Olieprodukter. I 1962 androg produktionen til eksport fra Grønland 1.827 tons.

Siden er produktionen totalt indstillet, da den var helt urentabel. Der drejede sig hovedsageligt om tran.

Fiskemel. I alt 470 tons, som forbrugtes i København. I Esbjerg har man landets største produktion og salg af fiskemel med en omsætning i 1968 på ca. 100.000 tons fiskemel.

Spæk og lever. Direkte fra Grønland sendtes hele eksporten, 194 tons, med skib til Norge.

Fjer og duss. Produktionen, 9 tons, sendtes til København, hvor 5 tons forbrugtes. 1 ton til Tyskland, 2 tons til England og 1 ton til Finland.

Frosne fiskeprodukter, hovedsagelig fiskefilet. Eksportproduktionen udgjorde 2.906 tons, og heraf blev hovedparten, 2.494 tons, fragtet direkte til USA, 38 tons

Alle former for containertransport anvendes på havnen.





Danmarks største koncentration af kølebiler findes i Esbjerg.

direkte til England og 374 tons til København. Af sidstnævnte mængde blev kun 93 tons forbrugt i Danmark. Resten eksporteredes.

Tons

- 101 til England med skib.
- 108 » Belgien med skib.
- 31 » Sverige med skib og lastvogn.
- 26 » Frankrig med skib.
- 14 » Schweiz med jernbane.
- 1 » Irland med skib.

Om forbindelserne til de forskellige lande henvises til det foregående.

I betænkningen om udflytning af KGH siges det, at »I København kan man således disponere over 250 m³ fryserum, men i betragtning af, at en ladning frysevarer fra Grønland normalt andrager ca. 300 tons, hvilket svarer til 1.000 m³, har KGH næsten til stadighed behov for at leje yderligere fryserum«. Og senere: »Såfremt KGH flyttes uden for København, må det derfor påregnes, at der i forbindelse med Handelens virksomhed må opføres frysehuse med en større kapacitet end den, Handelen i dag råder over«.

En sammentælling af mængderne af frysevarer, der i 1962 kom til KGH i København fra Grønland, giver i alt 2.140 tons. De nuværende fryse- og kølehuse i Esbjerg har en kapacitet på ca. 75.000 m³ svarende til ca. 25.000 tons varer. Man kan derfor med rette sige, at en årlig mængde frysevarer på 2-3.000 tons ikke frembyder noget problem i Esbjerg. Mængden fordeles ydermere over en række måneder, ligesom opbevaringstiden ikke er særlig lang, hvorfor der kun skal være plads til en mindre del af den samlede årlige mængde. I øvrigt er man i Esbjerg indstillet på som hidtil og som noget ganske selvfølgelig at skaffe den fryserumskapa-

citet, som erhvervene har brug for. Foruden den meget store produktion af frosne fiske- og kødvarer har byen også en produktion af frosne bær og grøntsager, som i mængde er lige så stor som den samlede grønlandske produktion af frysevarer, der kommer til Danmark.

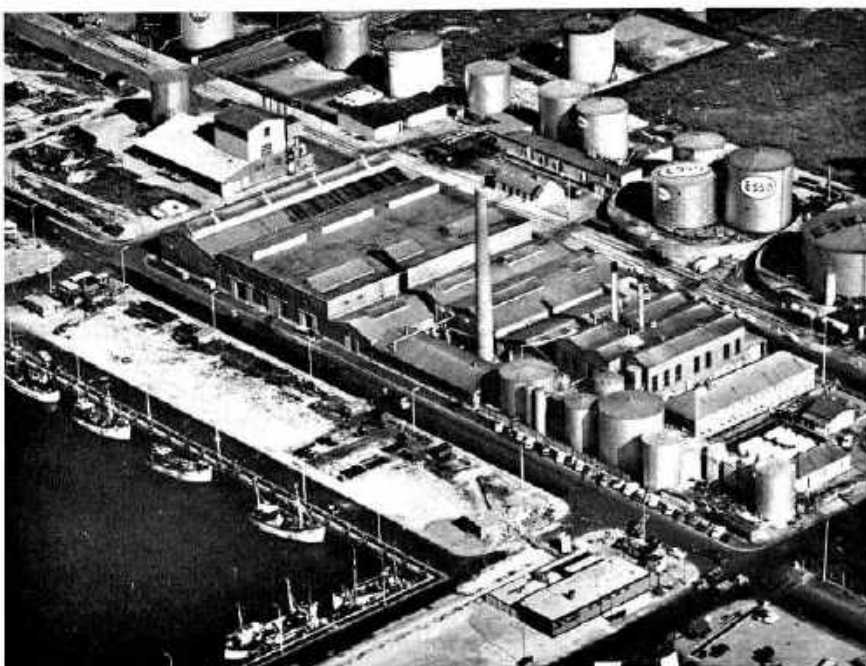
Konklusion:

I 1962 afskibede KGH som anført 17.923 tons varer fra Grønland. 9.944 tons fragtedes direkte til aftagere i udlandet, 7.979 tons til København. Heraf gik 236 tons til Sverige, 9 tons til Finland og 0 tons til Norge, når bortses fra huder og skind – de eneste aftagerlande, der geografisk ligger gunstigere for afsætning fra København og Frederikshavn end Esbjerg, og altså er relativ ubetydelige som købere af grønlandske produkter i 1962.

Til Jylland/Fyn sendtes 258 tons. 1.939 tons forbruges eller videreforarbejdes på Sjælland, men heraf udgjorde olieprodukter ca. 675 tons, en varegruppe der senere er udgået. Såfremt KGH flyttes til Esbjerg, vil en betydelig del af mængden, der ellers anvendes på Sjælland, blive anvendt i Jylland/Fyn. F.eks. vil 470 tons fiskemel lige så vel kunne blive forbrugt i Jylland/Fyn eller eksporteret til hovedeksportmarkederne for dansk fiskemel, som alle ligger mod vest eller syd.

Det samme ville gælde for olieproduktionen.

For andre varekategorier må ligeledes påregnes, at en landing i Esbjerg vil medføre større salg i Jylland/Fyn-området, selv om København stadig vil aftage betydelige andele af disse, f.eks. rejer, laks, frosne kødprodukter m.v. Men tallet



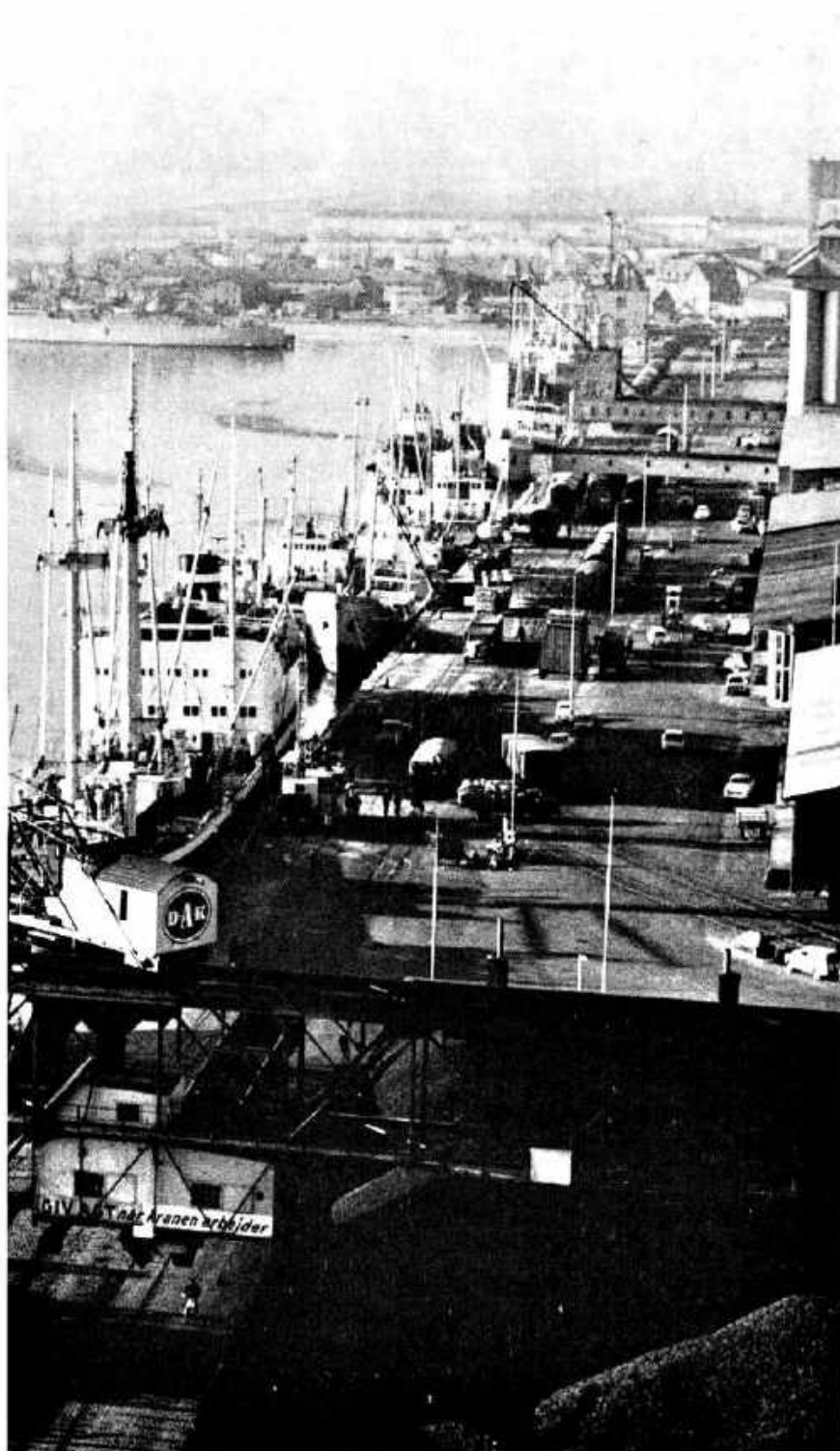
Andelsilddelietabrikken.

1.939 tons vil antagelig reduceres til nogle hundrede tons.

For hele eksporten, bortset fra Skandinavien, er Esbjerg lige så godt eller bedre beliggende end København og Frederikshavn samtidig med, at Esbjerg har den korteste afstand til Grønland. Endvidere er det således, at i det omfang direkte transporter fra Grønland kombineres med fragt fra KGH's udskibningssted i Danmark tilbage til Grønland, vil Esbjerg som udskibningssted være overordentlig godt placeret, fordi »omvejen« for sejladerne fra alle syd- og vestligt beliggende lande til Grønland da bliver mindst mulig.

Esbjerg har meget fine trafikforbindelser med omverdenen. Til England er der et stort antal ugentlige afgange til 7 havne, herunder af containerskibe, hvis last kan sendes tværs over England til containerterminaler på vestkysten, hvorfra der er talrige forbindelser til oversøiske lande. Esbjerg har endvidere fast skibsforbindelse til Frankrig (Paris/Rouen), Norge og Tyskland (Hamborg, Bremen), hvorfra der er oversøiske forbindelser. Foruden sædvanlig jernbaneforbindelse er Esbjerg hjemsted for landets største antal kølelastbiler, der kører til en række øst- og vest-europæiske lande. Fra 1971 vil der være daglige flyafgange fra Korskrø lufthavn.

Vareoplagringsmulighederne i Esbjerg er særdeles gode. Foruden almindelige pakhuse findes der i byen landets formentlig største kapacitet i fryse- og kølehuse, i alt ca. 75.000 m³, hvoraf hovedparten er til disposition for andre end ejerne. Endvidere har Esbjerg landets største pakhuskapacitet for så vidt angår fiske-



Muligheder for omsætning og eksport af grønlandske frosne fiskeprodukter fra Esbjerg

Bilag 3

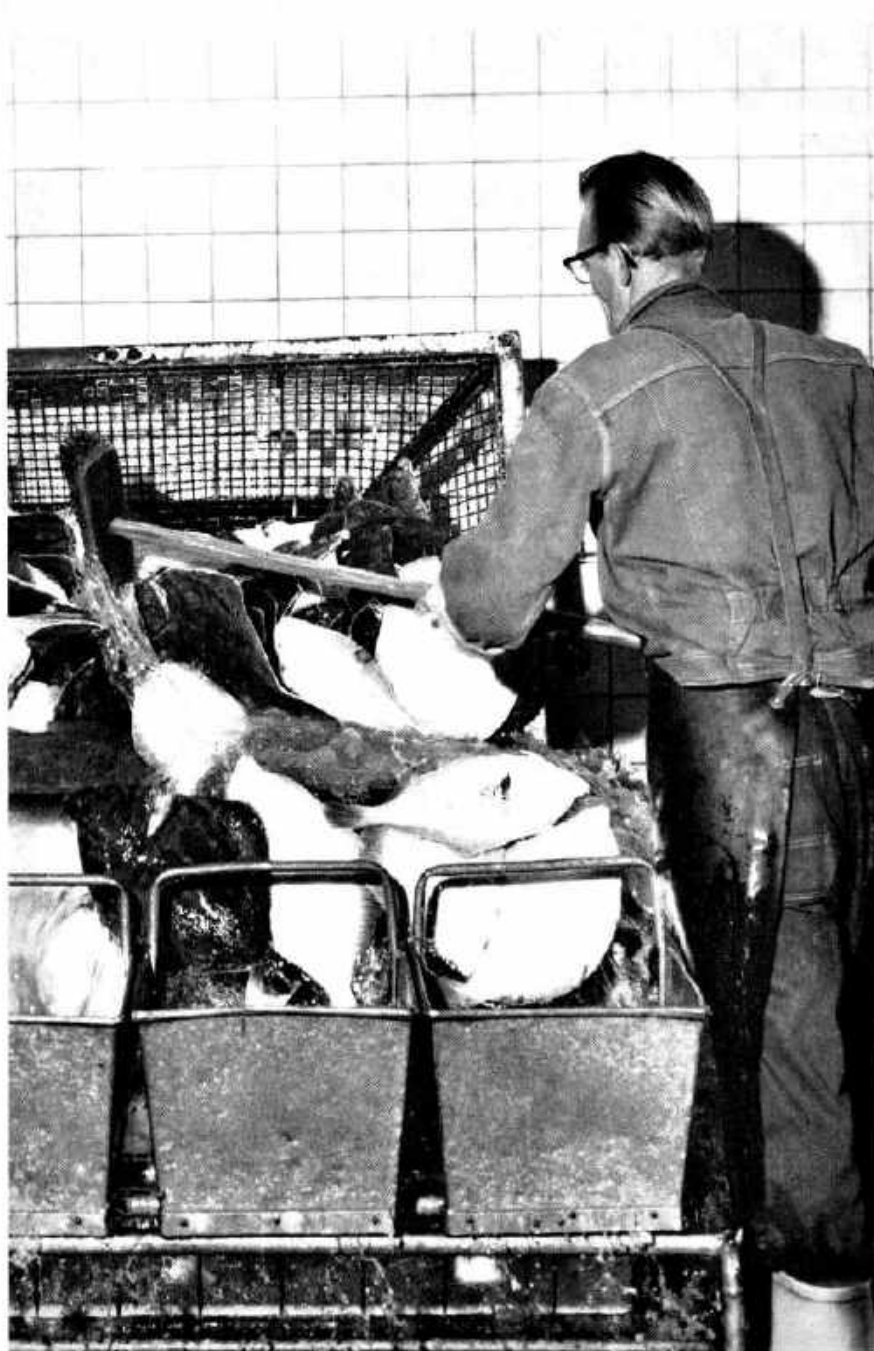
Af direktør, civilingeniør Erling Dyekjær

Det skal først anføres, at flere esbjergensiske filetfabrikker råder over frostlagre af en kapacitet på fra 200 til 1200 tons, hvor man i perioder kunne stille frostlager til KGH's rådighed – så meget mere som de store filetfabrikker alle har autorisation til frostlagring for fremmed regning. Det skal i denne forbindelse nævnes, at fabrikkerne i adskillige tilfælde har samarbejdet under centraliseret administration om løsningen af sådanne opgaver.

Hertil kommer, at en betydelig offentlig frysehuskapacitet står til rådighed for alle former for frysegods.

KGH's fiskeproduktion ville endvidere, om dette skønnes rationelt, kunne omsættes gennem Esbjergs fiskeeksportører. Esbjergs 16 største fiskeeksportfirmaer med tilknyttede produktionsvirksomheder eksporterer fersk og frossen fisk af en salgsværdi på ca. 150 mill. kr. årligt. Nogle af disse firmaer har specialiseret sig i afsætning af filetprodukter, men ca. halvdelen varetager en mere blanded afsætning – herunder også salg af frossen og fersk hel fisk.

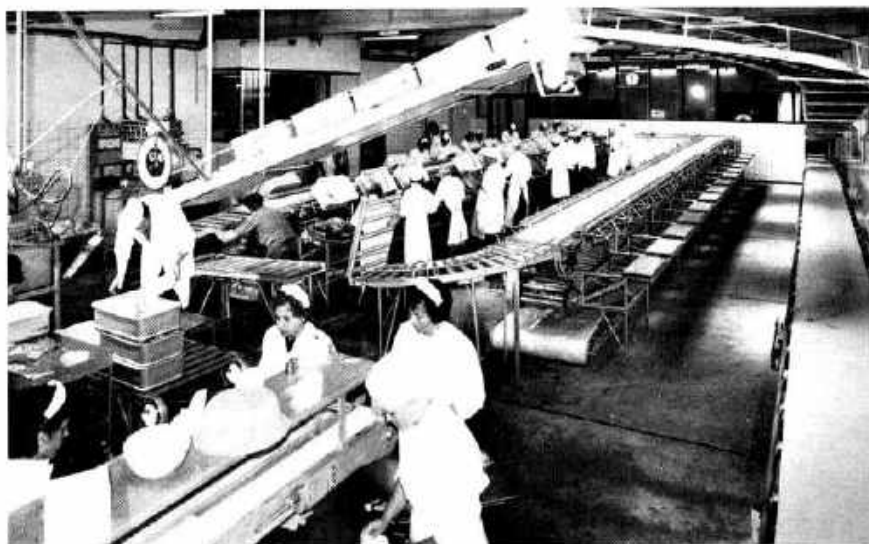
KGH's produktion af hellefisk og rogn ville uden videre kunne indpasses i en række virksomheders salgsprogram, og hvad angår laks og laksørred er betydelige mængder grønlandskfanger laks jo allerede distribueret gennem privat Esbjerg-initiativ. Hertil kommer, at det kendte Hjerting-lakserøgeri hvert år behandler store partier grønlandske laks. Dette firma er i øvrigt nu parthaver i et røgeri, placeret i Nordtyskland til vare-



Modtagelse af rødspætter til filetproduktion.



Sortering.



Filetskæring.



Frysning.

tagelse af interesser inden for fællesmarkedet.

Distribution af KGH's produktion af frosne fisk ville ej heller byde på problemer.

De esbjergensiske fiskeeksportører har en meget stor kundekreds, som først og fremmest er at finde på det europæiske kontinent, i England, USA og i Australien. Man råder over et betydeligt fiskehandels- og sprogkyndigt personale.

Der må tale for Esbjerg, at man her finder et effektivt udbygget fragtrutenet for eksport-kølelastvogne. Byen er hjemsted for landets største eksportvognmandssammenslutning IAT, som disponerer over mellem 30 og 40 moderne lastvognstog, indrettet for enhver form for køletransport. Hertil kommer et betydeligt antal private kølelast-vognmænd. Transporter organiseres dels som individuelle transporter, dels i samlevogs- og rutetrafik. Sidstnævnte transporter koordineres af flere speditørfirmaer, der har specialiseret sig i sådan trafik. Regelmæssig samlevognstrafik er organiseret til Sverige, Finland, Tyskland, Holland og Belgien, medens den organiseres efter behov til Schweiz, Frankrig, Italien og Spanien.

Det interne danske fragtmandsrutenet er ligeledes velorganiseret, udgående fra en helt moderne fragtcntral.

2 vognmænd har en række biler i daglig stykgodstrafik mellem København og Esbjerg, ligesom store dele af Jylland og Fyn befares dagligt.

Flere speditører har specialiseret sig i luftfragt, der endnu foregår over Billund. Det skal i denne forbindelse nævnes, at ikke ubetydelige mængder fiskeprodukter luftforsendes fra Esbjerg.

Naturligt må endelig nævnes de nære og hurtige ruteforbindelser til England med DFDS's containerbåde samt de nyeste planer for udbygning af Esbjerg havn som terminal for fødelinier til den atlantiske containertrafik over Rotterdam og Antwerpen. Disse »fødelinier« varetages for så vidt angår fiskeprodukter i dag ved regelmæssig samlevognstrafik.

Til slut skal nævnes de fordele, der for så vidt angår videreforarbejdning af fisk kunne opnås såvel i Esbjerg som på Grønland gennem udnyttelse af kapaciteten begge steder. Svingninger i fangsten og ændrede markedsmuligheder kan medføre perioder, hvor man vel vil stå tøvende over for store nyinvesteringer på Grønland. Lad mig nævne, at det er oplyst, at KGH afsætter en betydelig del af sine frosne fiskeprodukter, hvoraf formentlig størsteparten er frosne fiskeblokke, direkte til USA. Imidlertid mærker alle eksportører af frosne fiskeprodukter til USA en meget ubehagelig konkurrence fra den statssubsidierede canadiske fiskeindustri. Denne konkurrence medfører meget stærkt svingende priser på det amerikanske marked for torskeblokke, hvilket vanskeliggør mulighederne for salg på passende langtidskontrakter. Da KGH's indhandlingspolitik for fisk i høj grad bygger på faste priser, må også KGH her stå i en vanskelig situation, som der ikke er grund til at tro vil ændre sig i tiden fremover. En løsning ville muligvis være at videreforarbejde torskeblokke til fishsticks eller fishportions for afsætning andetsteds. Man kunne her forestille sig, at der i en periode, indtil passende kapacitet var udbygget på Grønland, kunne tilbydes et samarbejde mellem KGH og esbjergensiske fiskefiletfabrikker. Sidst-

nævnte har i 3-4 af årets måneder dårlige beskæftigelsesforhold på grund af for små fisketilførsler. Fabrikernes arbejdere går da på nedsat arbejdstid eller må hæve understøttelse. Hvis KGH i øget omfang

hjemtog torskeblokke til færdigforarbejdning i Esbjerg, ville man formentlig kunne få rimelige produktionsaftaler, samtidig med at en tilbagevendende ledighed kunne modvirkes.



Oplagring i fryserum.

Faggrænser slettes ved containertransport

Bilag 4

Lokalaftale mellem DASF og Købmandsstandens arbejdsgiverforening
om arbejdet på DFDS-containerterminalen i Esbjerg

Mellem nedennævnte organisationer er truffet følgende produktionstillægsaftale for de hos Det forenede Dampskibs-Selskab Aktieselskab i godsterminalen, Containerhavnen, Esbjerg, ved terminalarbejde (incl. losning og lastning) beskæftigede terminalarbejdere.

I. Arbejdet omfatter alt i forbindelse med følgende:

Losning:

Klargøring af maskiner, hjælpeværktøjer samt udstyr.

Afsurring af containers, sættevogne, skibstrailers, traktorer, biler m. v. og ilandkørsel respektive losning samt placering af samme (incl. anbringelse af beskyttelsesplader for sættevogns-støttehjul og andre tunge enheder) på de af arbejdsledelsen anviste pladser.

Oprydning på dæk, herunder påplads-sætte/lægge støttebukke, surringsgrej m. v., desuden alt arbejde i forbindelse med skift til øverste fra nederste dæk eller omvendt.

Desuden alle normalt af de pågældende arbejdere udførte funktioner.

Arbejde i land efter losning:

Modtagelse af papirer, samt kontrol af mængde og emballage.

Aflæse skibstrailers, containers m. v. incl. sædvanlige hjælpearbejder f. eks. gods-afsurring, sortering m. v.

Læsse biler og banevogne m. v.

Udlevering af gods, flats, containers, sættevogne m. v.

Desuden alle normalt af de pågældende arbejdere udførte funktioner.

Arbejde i land før lastning:

Modtagelse af papirer, samt kontrol af mængde og emballage, desuden kontrol af temperatur på specialgods (frysegods, kølegods, ost m. v.).

Aflæse bil, banevogn eller andet køretøj. Forsvarlig opbygning af gods i containers og på skibstrailers, flats, m. v. incl. sortering og godssurring.

Klargøre containers, sættevogne og skibstrailers til ombordkørsel, respektive indladning.

Eftersyn af temperatur og eventuelle godssurringer på containers, skibstrailers og flats.

Modtage lastede containers, flats og sættevogne (incl. anbringelse af beskyttelsesplader for sættevogns-støttehjul og andre tunge enheder) og klargøre samme til ombordkørsel respektive indladning.

Modtage containers og flats fra banevogne via kran eller andet mekanisk

hjelperedskab og klargøre til ombordkørsel, respektive indladning.

Afhente baconcontainers fra B. C. C.'s opmarchplads og klargøre til ombordkørsel incl. sædvanlige hjælpearbejder.

Desuden alle normalt af de pågældende arbejdere udførte funktioner.

Lastning:

Klargøre maskiner og hjælpeværktøj samt udstyr.

Ombordkørsel respektive indladning af containers, skibstrailers samt biler m. v. incl. alle forekommende hjælpearbejder f. eks. placering af bukke under enheder, tilslutning af containers/tanke til skibets el-net samt forsvarlig surring. Desuden alle normalt af de pågældende arbejdere udførte funktioner.

Diverse arbejde:

Rengøring og vedligeholdelse af containers og andet DFDS-materiel.

Rengøring og vedligeholdelse af godsterminal og andet benyttet område.

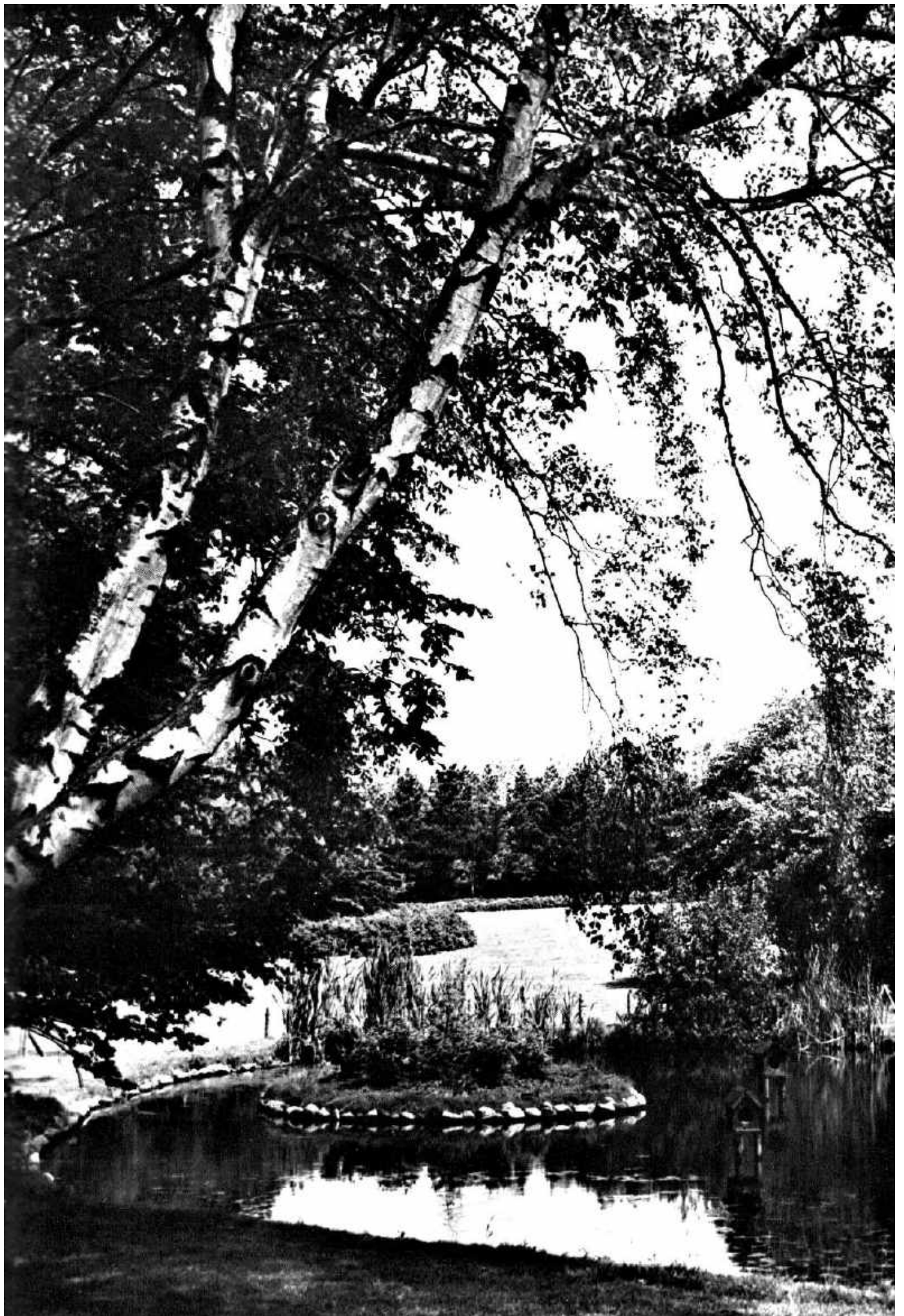
Rengøring og vedligeholdelse af surringsgrej og andet udstyr.

Vedligeholdelse og smøring af diverse transportmateriel.

Desuden alle normalt af de pågældende arbejdere udførte funktioner.

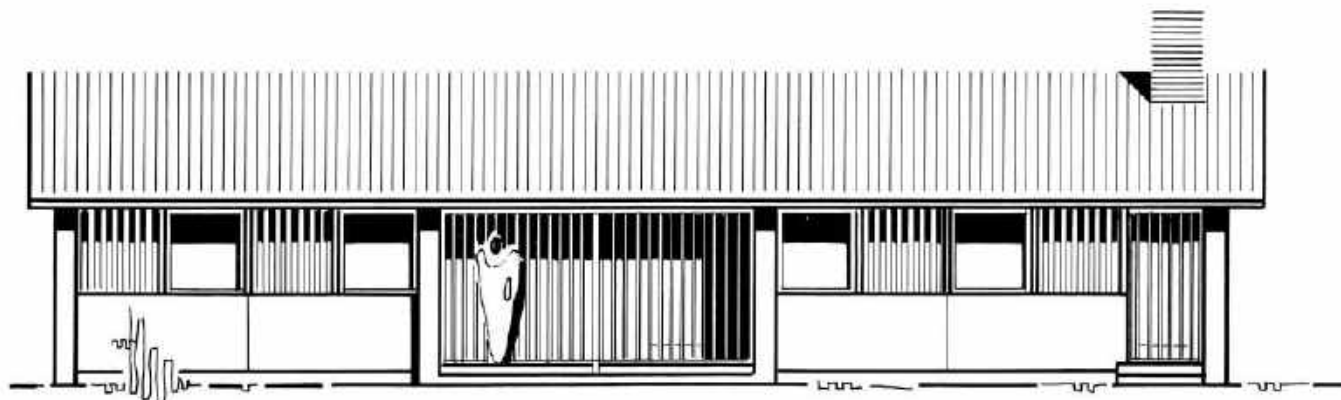
DFDS-godsterminalen.





Boliger i Esbjerg

Bilag 8



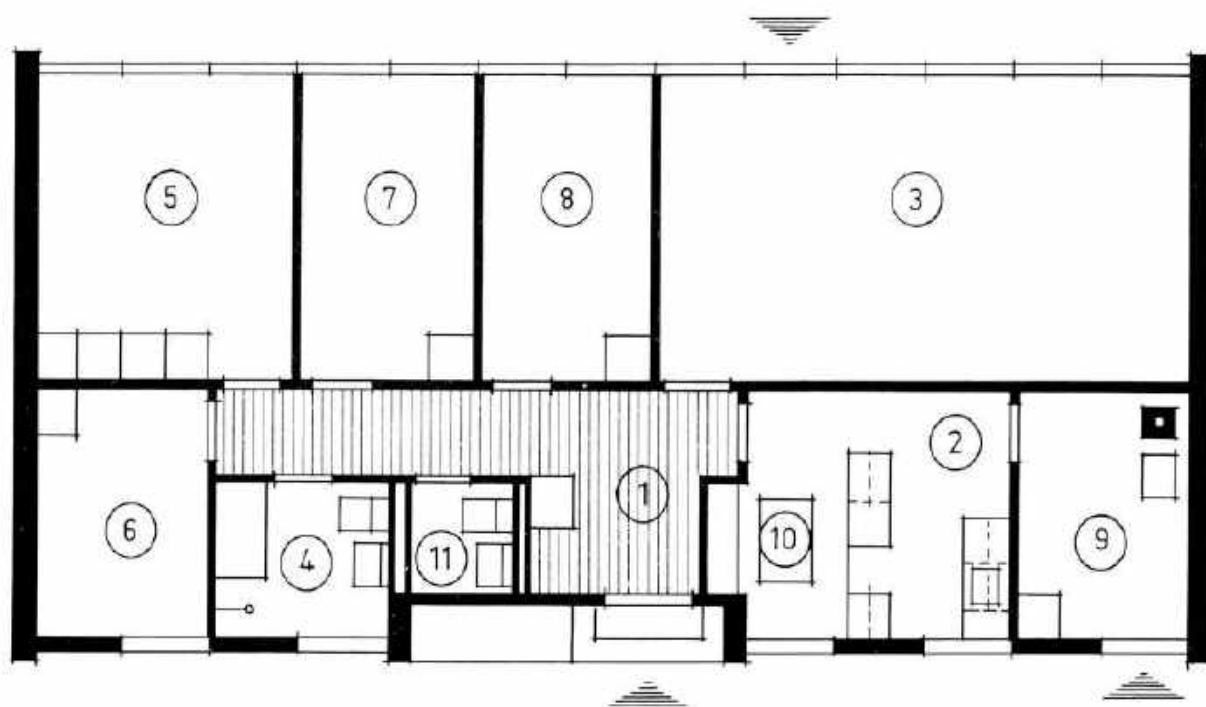
BRUTTO AREAL 124 m²

PRIS ^{x)} UPRIORITERET	139.000 KR.
EJENDOMSSKYLDSVURDERING	120.000 -

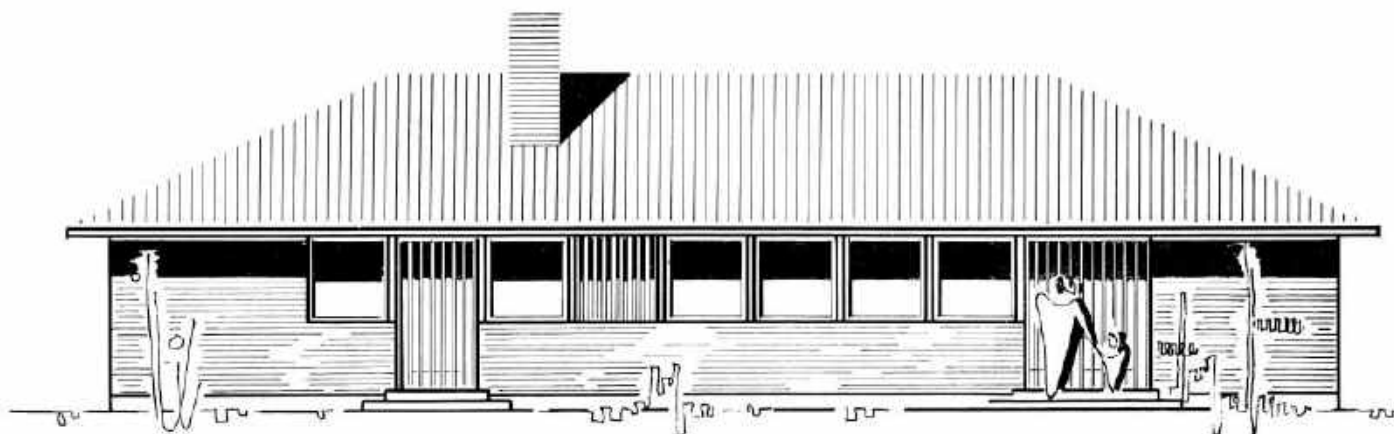
UNDERSKUD, DER MEDFØRER SKATTEFRADrag	PR. ÅR	8.972 -
---------------------------------------	--------	---------

PRIORITERING	PROVENU	RENTEFOD	ÅRLIG YDELSE
1. KREDITFORENING	51.200 KR.	7.0 %	5.248 KR.
2. HYPOTEKFORENING	17.900 -	7.0 -	1.859 -
3. REALLÅNEFOND	26.900 -	10.3 -	2.894 -
4. REALLÅNEFOND (TILLÆG)	13.000 -	11.3 -	1.534 -
5. SÆLGERPANT			
EGET INDSKUD	30.000 -		
	<u>139.000 KR.</u>		
ÅRLIGE SKATTER, AFGIFTER M.V.			<u>1.000 -</u> <u>12.535 KR.</u>
MÅNEDLIG YDELSE			<u>1.045 KR.</u>

^{x)} OMFATTER GRUNDUDGIFTER, HÅNDVÆRERUDGIFTER, DELVIS HAVEANLÆG, ALLE TILSLUTNINGSAFGIFTER, OMKOSTNINGER (HERUNDER BYGGELÅNSRENTER INDTIL INDFLYTNINGSDAGEN) OG NETTOMERVÆRDI AFGIFT.



NR.	BENÆVNELSE	NETTO AREAL	UDSTYR
1	ENTRE	12,1 m ²	BAD TOILET, HÅNDVASK, BADEKAR OG BRUSER
2	KØKKEN	12,5	SPEJL OG MEDICINSKAB
3	OPHOLDSSTUE	29,0	TOILET TOILET OG HÅNDVASK
4	BAD OG TOILET	4,7	KØKKEN EL-KOMFUR OG EMHÆTTE
5	SOVEVÆRELSE	14,4	SPISEPLADS
6	KAMMER	7,9	
7	KAMMER	9,4	
8	KAMMER	9,4	
9	FYRRUM	7,7	
10	SPISEPLADS	—	
11	TOILET	2,0	



BRUTTO AREAL 160 m²

PRIS ^{x)} UPRIORITERET	174.000 KR.
EJENDOMSSKYLDVURDERING	150.000 -

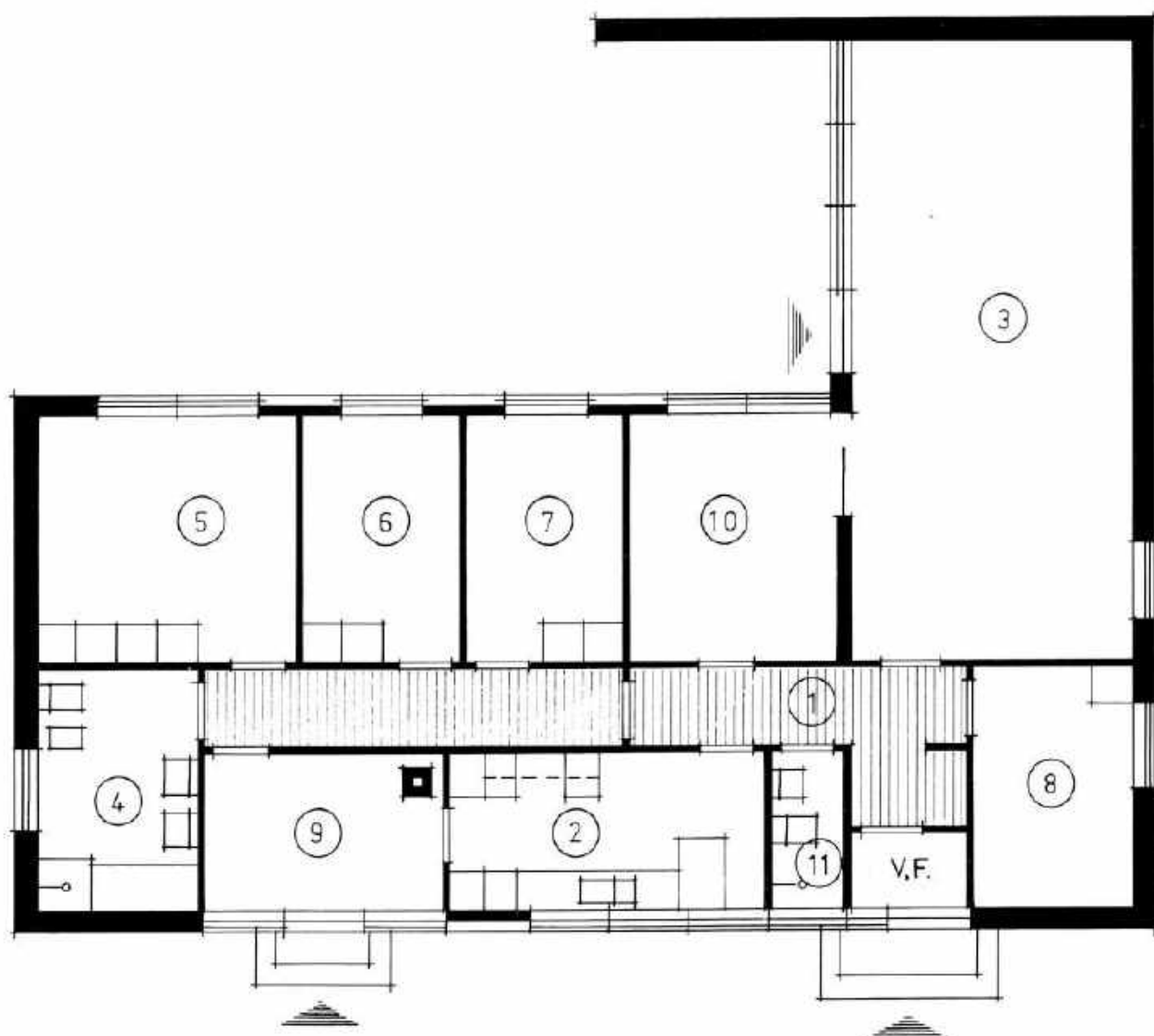
UNDERSKUD, DER MEDFØRER SKATTEFRADrag	PR. ÅR	10.871 -
---------------------------------------	--------	----------

PRIORITERING	PROVENU	RENTEFOD	ÅRLIG YDELSE
1. KREDITFORENING	64.000 KR.	7.0 %	6.530 KR.
2. HYPOTEKFORENING	22.400 -	7.0 -	2.324 -
3. REALLÅNEFOND	33.500 -	10.3 -	3.618 -
4. REALLÅNEFOND (TILLÆG)	11.000 -	11.3 -	1.298 -
5. SÆLGERPANT			
6. EGET INDSKUD	43.100 -		
	<u>174.000 KR.</u>		

ÅRLIGE SKATTER, AFGIFTER M.V.	1.000 -
	<u>14.800 KR.</u>

MÅNEDLIG YDELSE	<u>1.233 KR.</u>
-----------------	------------------

^{x)} OMFATTER GRUNDUDGIFTER, HÅNDVÆRKERUDGIFTER, DELVIS HAVEANLÆG, ALLE TILSLUTNINGSAFGIFTER, OMKOSTNINGER (HERUNDER BYGGELÅNSRENTER INDTIL INDFLYTNINGSDAGEN) OG NETTOMERVÆRDI AFGIFT.

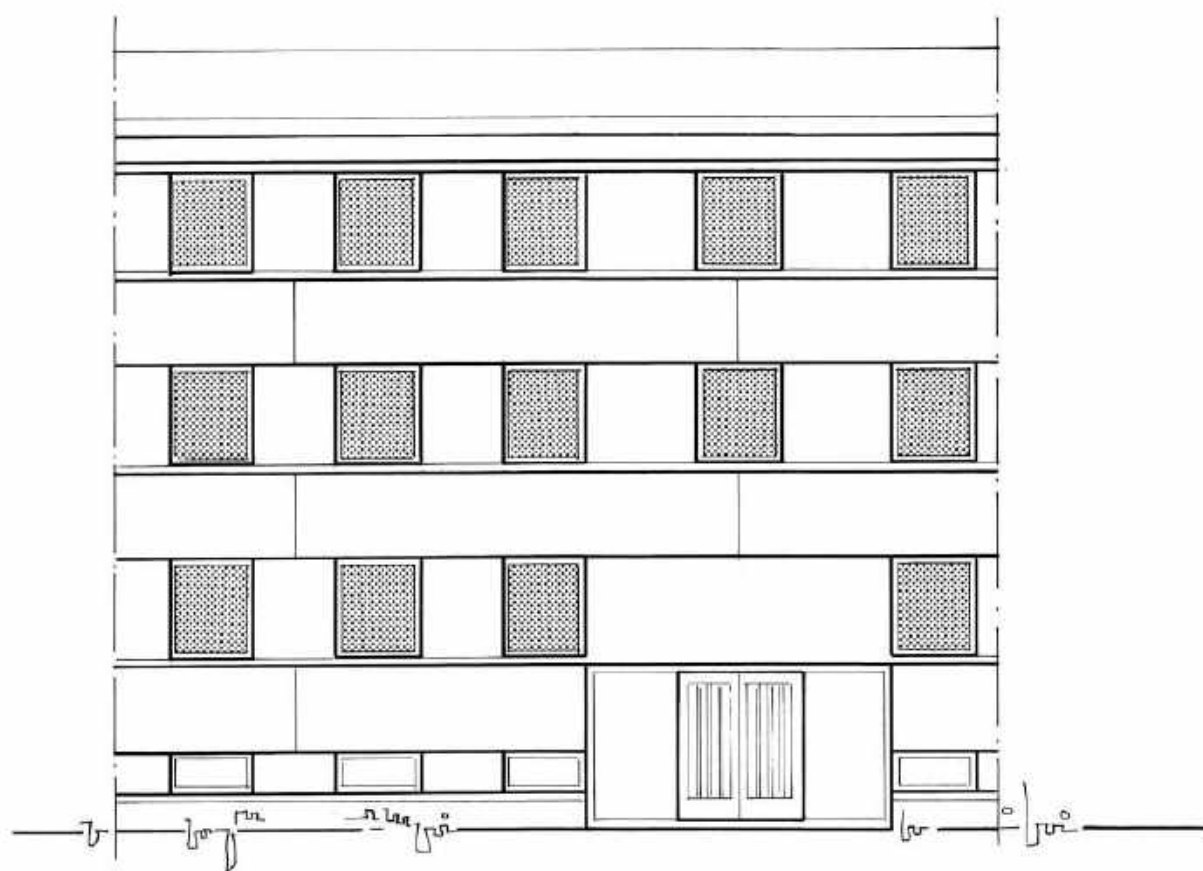


NR.	BENÆVNELSE	NETTO AREAL	UDSTYR
1	GANG/VINDFANG	17,3 m ²	BAD TOILET, BIDET, TO HÅNDVASKE
2	KØKKEN	11,5	BADEKAR OG BRUSENICHE
3	OPHOLDSSTUE	38,9	VARMESLANGER I GULV
4	BAD OG TOILET	8,6	
5	SOVEVÆRELSE	14,2	TOILET TOILET, HÅNDVASK OG BRUSER
6	KAMMER	6,2	
7	KAMMER	6,2	KØKKEN SPISEPLADS
8	KAMMER	8,7	
9	FYRRUM	8,5	
10	SPISESTUE	12,0	
11	TOILET	2,7	





Etagelejligheder i nybyggeri, 1969



2 VÆRELSE + 1 KAMMER BRUTTO AREAL 90 m²

INDSKUD 5.750 KR.

MÅNEDLIG HUSLEJE (INCL. VARME, LYS OG BENYTTELSE AF VASKERI) 770 —

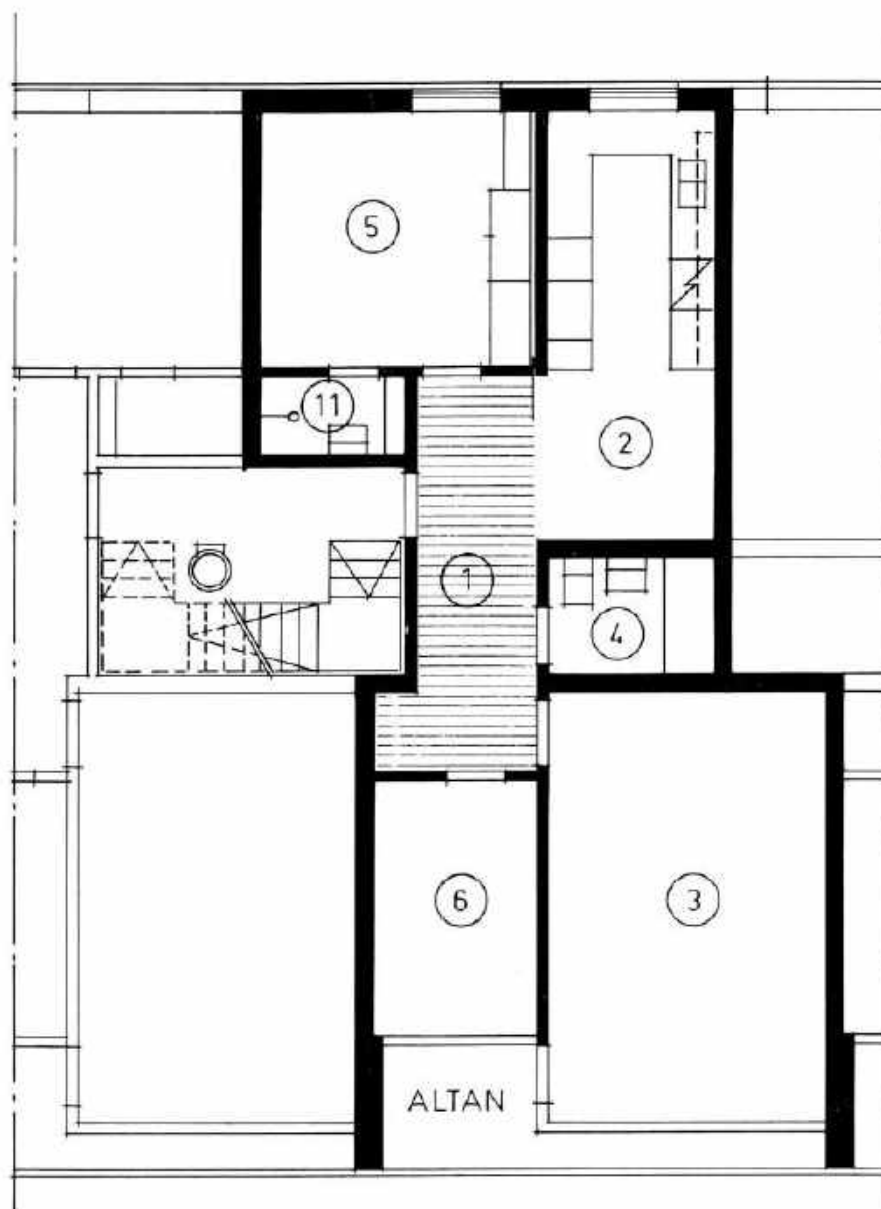
UDSTYR

BAD 1 RUM M/HÅNDVASK OG BRUSER (ADGANG FRA SOVEVÆRELSE)
1 RUM M/TOILET HÅNDVASK OG BADEKAR

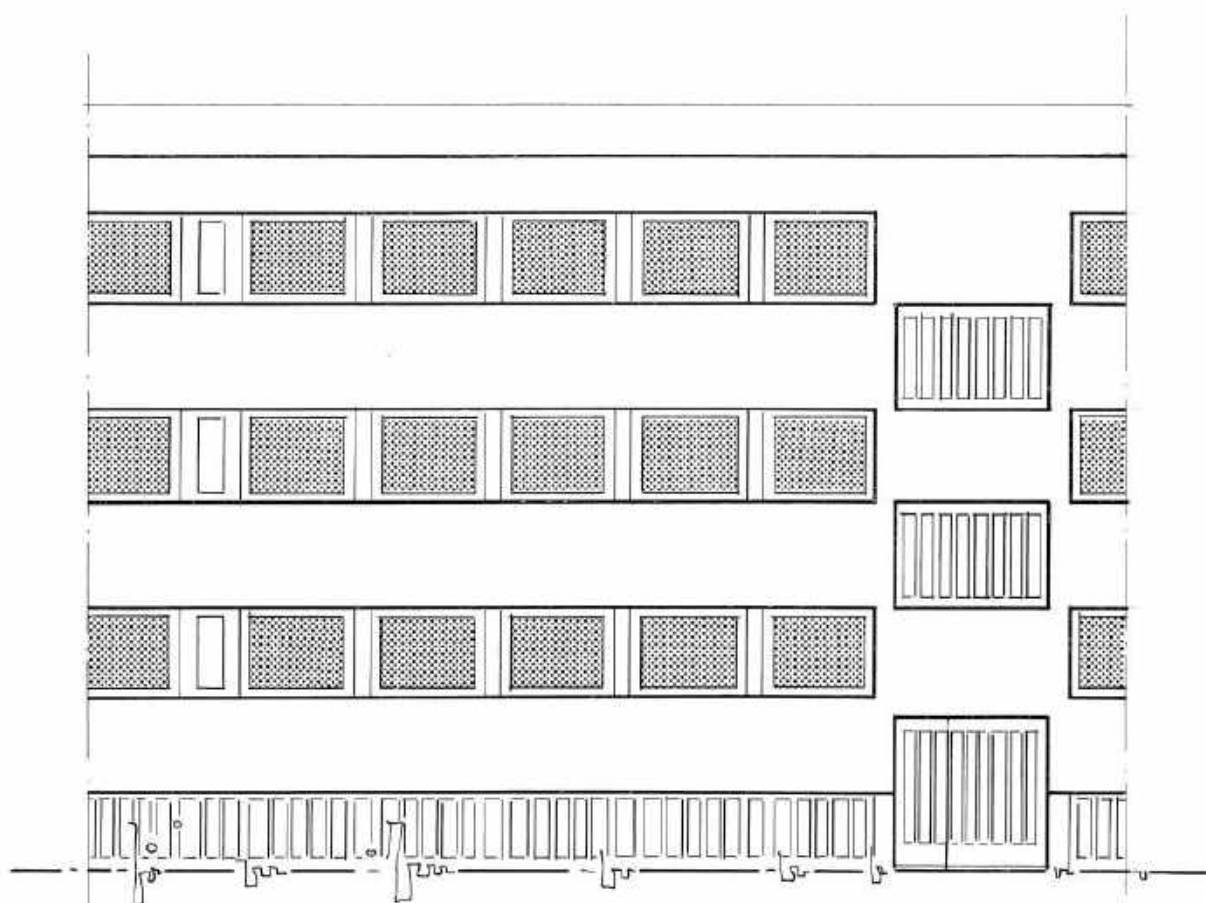
KØKKEN KØLE /SVALESKAB
DOBB. VASK
EL-KOMUR, BORDMODEL
EL-OVN, INDBYGGET I ARBEJDSHØJDE

KÆLDER HOBBYRUM
FINSK BADSTUE

VASKERI FULDAUTOMATISKE VASKEMASKINER
CENTRIFUGER
TØRRETRUMBLER
VARMERULLE M.V.



NR. BENÆVNELSE	NETTO AREAL
1 ENTRE	9,2 m ²
2 KØKKEN	13,1
3 OPHOLDSSTUE	22,0
4 BAD OG TOILET	3,3
5 SOVEVÆRELSE	13,0
6 KAMMER	7,8
11 BAD	2,2



4 VÆRELSESR BRUTTO AREAL 107 m²

INDSKUD

6.200 KR

MÅNEDLIG HUSLEJE (INCL. VARME, LYS OG BENYTTELSE AF VASKERI)

850 -

UDSTYR

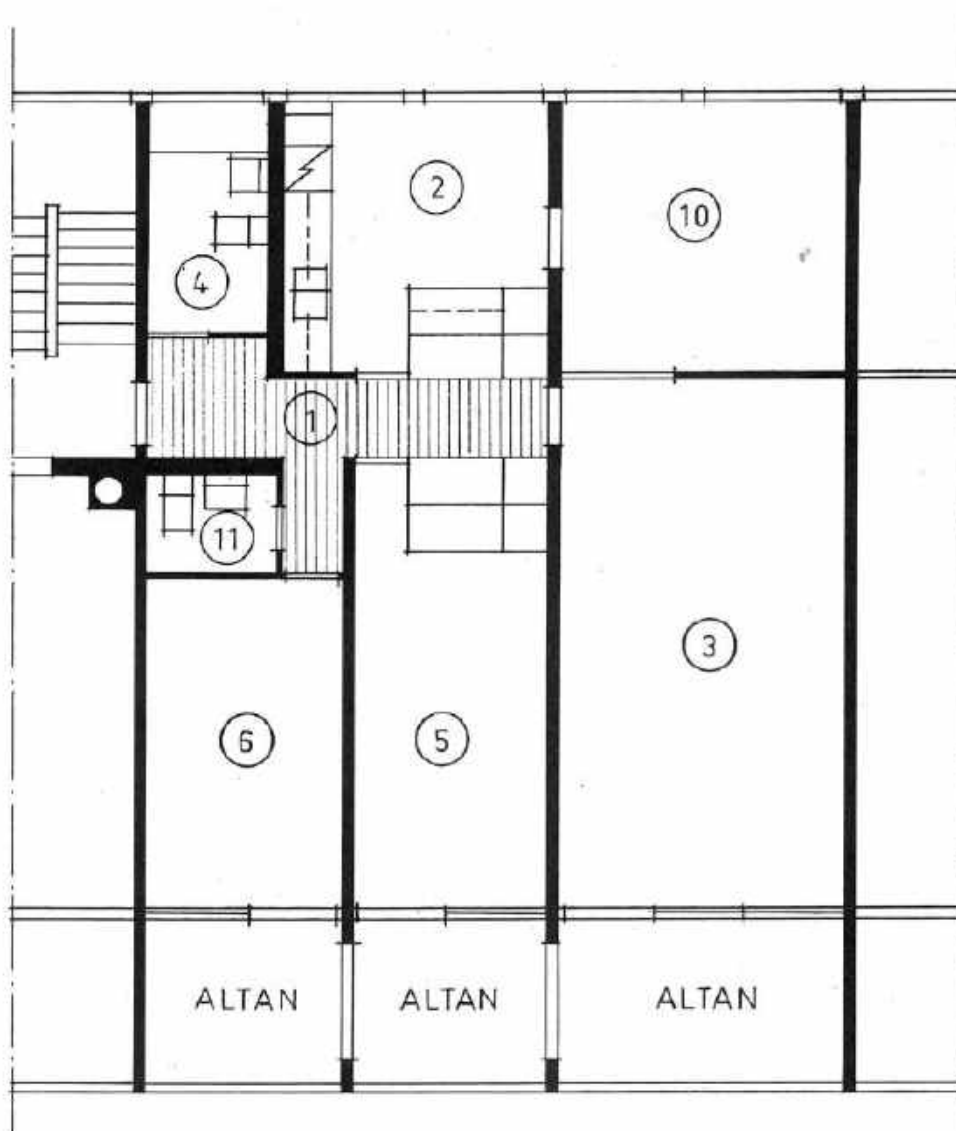
BAD 1 RUM M/TOILET, HÅNDVASK, STORT BADEKAR, PLADS
TIL PUSLEBORD OG VASKEMASKINE M.V.

KØKKEN KØLE/SVALESKAB 322 l
RUSTFRIT STÅLBORD MED DOBB. VASK
EL-KOMFUR M/FIRE KOGEPLADER OG OVN M/GRILL

KÆLDER HOBBERUM

VASKERI FULDAUTOMATISKE VASKEMASKINER
CENTRIFUGER
TØRRETRUMBLER
VARMERULLE
KOLDRULLE
KLATVASKEBORD M.V.

ALTAN GENNEMGÅENDE ALTAN I DYBDE AF 2,25 m MED MULIGHED
FOR MONTERING AF FORSATSVINDUER



NR	BENÆVNELSE	NETTO AREAL
1	ENTRE/GANG	7,9 m ²
2	KØKKEN	12,0
3	OPHOLDSSTUE	26,7
4	BAD OG TOILET	4,7
5	SOVEVÆRELSE	15,3
6	VÆRELSE	11,2
10	SPISESTUE	13,2
11	TOILET	2,3

