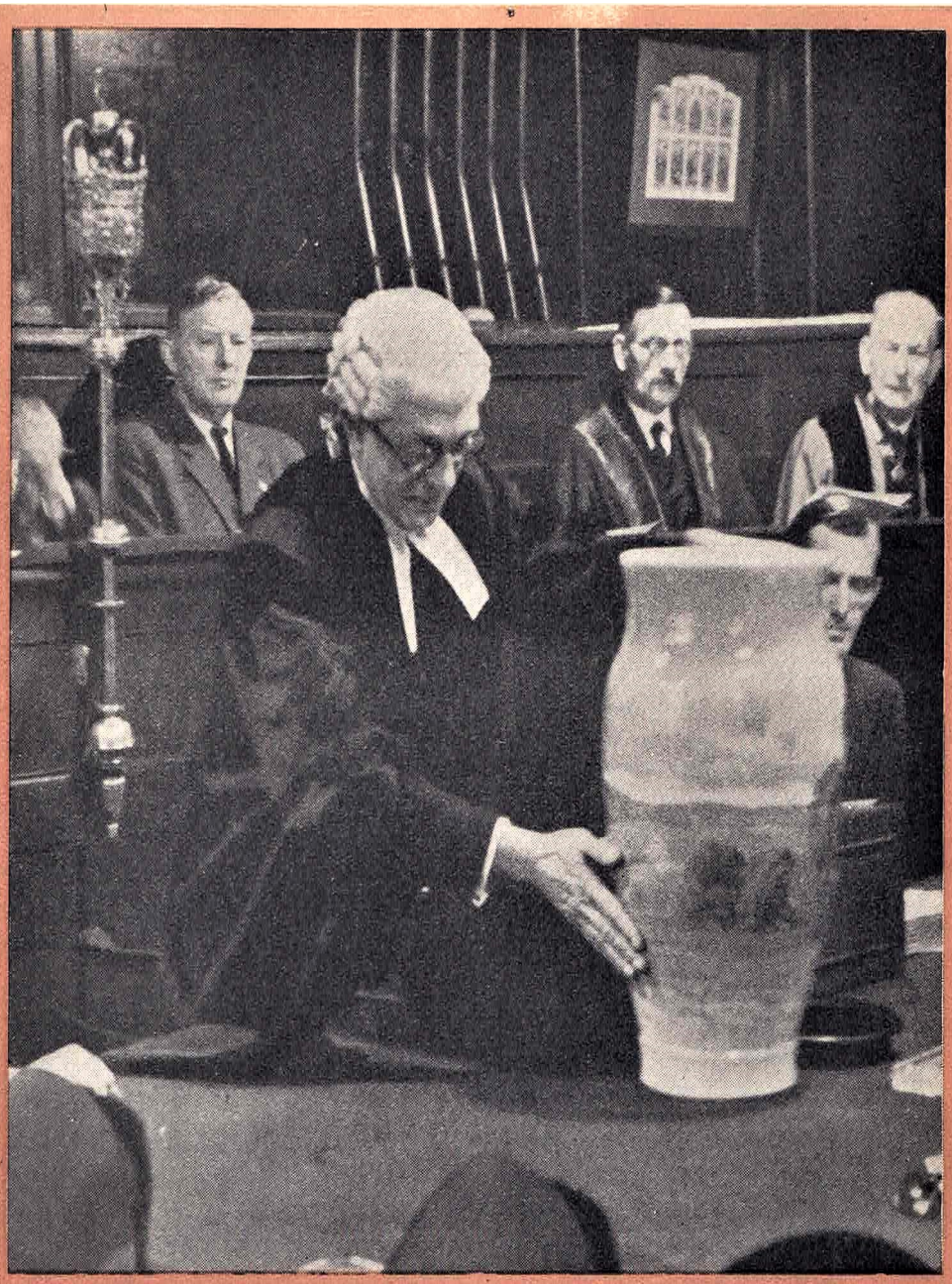
ESBJERG

BY- OG
ERHVERVSØKONOMISKE
OVERSIGTER

6. Aargang

Nr. 1 . Maj 1946



Esbjerg Byraad markerede Genaabningen af Esbjerg–Harwich Ruten ved at sende en Delegation til Harwich, hvor den deltog i et ekstraordinært Byraadsmøde. I den smukke, gamle »guildhall« blev der overrakt en Vase af kgl. københavnsk Porcelain og senere var der Lejlighed til at udveksle Erfaringer, der kan blive til Nytte ved Udbygningen af den vigtige Eksportrute for danske Landbrugsprodukter. Under Krigen blev de fleste af Rutens Skibe tilintetgjort, men om faa Uger indsætter D. F. D. S. Danmarks største Rutebaad, den helt nye og meget hurtige M/S »Kronprins Frederik«.

Trafiken paa Esbjerg

Til dette Nummer af Esbjerg by- og erhvervsøkonomiske Oversigter foreligger to Trafikundersøgelser, dels af Jernbanetrafiken og dels af Transporterne med Fiskebiler til Landene sydpaa. Endvidere omtales Genaabningen af Danmarks vigtigste Eksportforbindelse, Esbjerg-Harwich. Desuden bringes en Artikel om Oprindelser af Esbjergs Befolkning samt Resultaterne af de seneste tre Valg i Esbjerg.

For Havnens Vedkommende kan oplyses, at Uddybningsarbejderne i Havnebassinerne og i Indløbet over Barren skrider godt frem, og at der forberedes Udbygning af Havnens tekniske Kapacitet ved Opførelse af endnu flere Lossegrejer, Udvidelse af Bassinerne, Opfyldning af nye Havnearealer og Anlæg af flere nye Bassiner.

De seneste Maaneder har medført en stadig livligere Besejling af Esbjerg Havn, hvor man med særlig Interesse har bemærket Ankomsten af Stykgods, der ved Speditionsfirmaernes Hjælp sendes til Modtagere i hele Landet Vest for Storebælt.

HARALD ERIKSEN
Formand for Esbjerg Handelsstandsforening.

„Esbjerg"

er udgivet af Esbjerg Byraad og Esbjerg Erhvervsraad og redigeret af Kommunaldirektør Hans Nielsen og Erhvervschef Paul Schau.

Heftet udsendes 4 Gange aarligt og bringer by- og erhvervsøkonomiske Oversigter for Esbjerg By. Det udsendes gratis til Interesserede ved Henvendelse til Ekspeditionen: Esbjerg Erhvervskontor, Kirkegade 20, Telefon 2579.

★

Næste Nummer

kommer til at indeholde Beretninger om Administrationen af Esbjerg By under Besættelsen.

★

Indhold

Esbjerg-Fiskebilerne i Tiden omkring Kapitulationen .....Side 3
Esbjerg-Harwich ..... » 8
Hvorfra stammer Esbjergs Befolkning ... » 10
Hvor hurtigt kan man komme med Toget — » 18
Statistikken fortæller .. » 23

Esbjerg-Fiskebilerne i Tiden omkring Kapitulationen

I en Artikel om Fiskebilerne (»Esbjerg«, 4. Aarg. Nr. 2) giver Sekretær Albert Nielsen Udtryk for sin Forvisning om, at Fiskebiltrafikken efter Krigen vil blive yderligere udbygget og mere omfattende, end selv forudseende Folk havde turdet haabe. Nu er Krigen forbi, og det maa da være paa Tide at se lidt paa, hvad Fiskebilerne virkelig har præsteret af Transportydelse under Krigen for derigennem at faa et Indtryk af, hvad man kan haabe af dem nu.

I Almindelighed anses kun Skibe og Jernbaner for at være i Stand til at præstere større Transportydelser; Krigsaarenes Fisketransporter viser dog med al ønskelig Tydelighed, at ogsaa store Lastautomobiler med Paahængsvogne — hele Automobiltog — er i Stand til at transportere meget store Varemængder paa kort Tid. Albert Nielsen meddelte, at der i Rødspættefiskeriets Højsæson ofte transporteredes 1—2.000 t Fisk daglig over Grænsen. Skønsmæssigt opgjort er der pr. Bil i eet Aar (1943) maksimalt fra Esbjerg eksporteret ca. 45.000 t.

Fra forskellige Sider har jeg søgt at skaffe nøjagtige Tal om Fiskeeksporten og dens Fordeling mellem Baner og Biler samt om, hvor meget der gik til de forskellige Eksportlande. Helt nøjagtige Tal kan man næppe faa; dette skyldes flere Omstændigheder, men først og fremmest det Forhold, at en hel Del Fiskeeksportører har deres egne Lastbiler. Ved en Sammenligning mellem de Tal, jeg har faaet fra de førende Biltransportselskaber i Esbjerg, og den Statistik, der føres af Overfiskeribetjenten i Esbjerg, finder man dog saa stor Overensstemmelse, at man tør antage, at de paa det allernærmeste svarer til Virkeligheden. Ligeledes stemmer Eksporttallene med Fiskerikontrollens Tal for den i Esbjerg ilandbragte Fisk. (Eksporten er altid lidt større, idet Esbjerg-Firmaer opkøber Fisk ved andre Fiskepladser).

Tabellen giver et Indtryk af Udviklingen under Krigen. Til Sammenligning er anført det sidste normale Aar før Krigen.

Ved Oplysninger indhentet fra Transportfirmaet »International Auto-Transport«, Esbjerg, har det været muligt at danne sig et Billede af, hvor den pr. Bil transporterede Fisk kom hen. Fig. 1 og 2 viser Fordelingen 1938 og 1940. De senere Aar gik næsten alt til Tyskland.

Tabel 1. *Eksport af Fisk fra Esbjerg*
(hovedsagelig efter Overfiskeribetjentens Statistik)

Eksportland	Transportmiddel	1938 t	1940 t	1942 t	1943 t
England	Skib	11.250	338		
Tyskland	Bil	4.659	21.106	43.546*)	
»	Bane	236	949		
Italien	Bane	421	294	679	
Sverrig	Bane (Bil)	281	1.525	1.048	
Schweiz	Bane	158	127	11	
Frankrig	Skib	172			
Østrig	Bane	1			
Holland	Bil (Skib 1938)	22	3.375		
Belgien	Bil		595	22	
Czekoslovakiet	Bane	14			
	Ialt	17.219	28.511	45.308	57.942

*) heraf ca. 31000 t pr. Bil.

Som det vil ses, drejer det sig om ret betydelige Afstande. Afstanden Esbjerg—Berlin er saaledes ca. 550 km og Esbjerg—Antwerpen ca. 700 km. Til Tider gik Turen endogsaa helt til Prag og Italien.

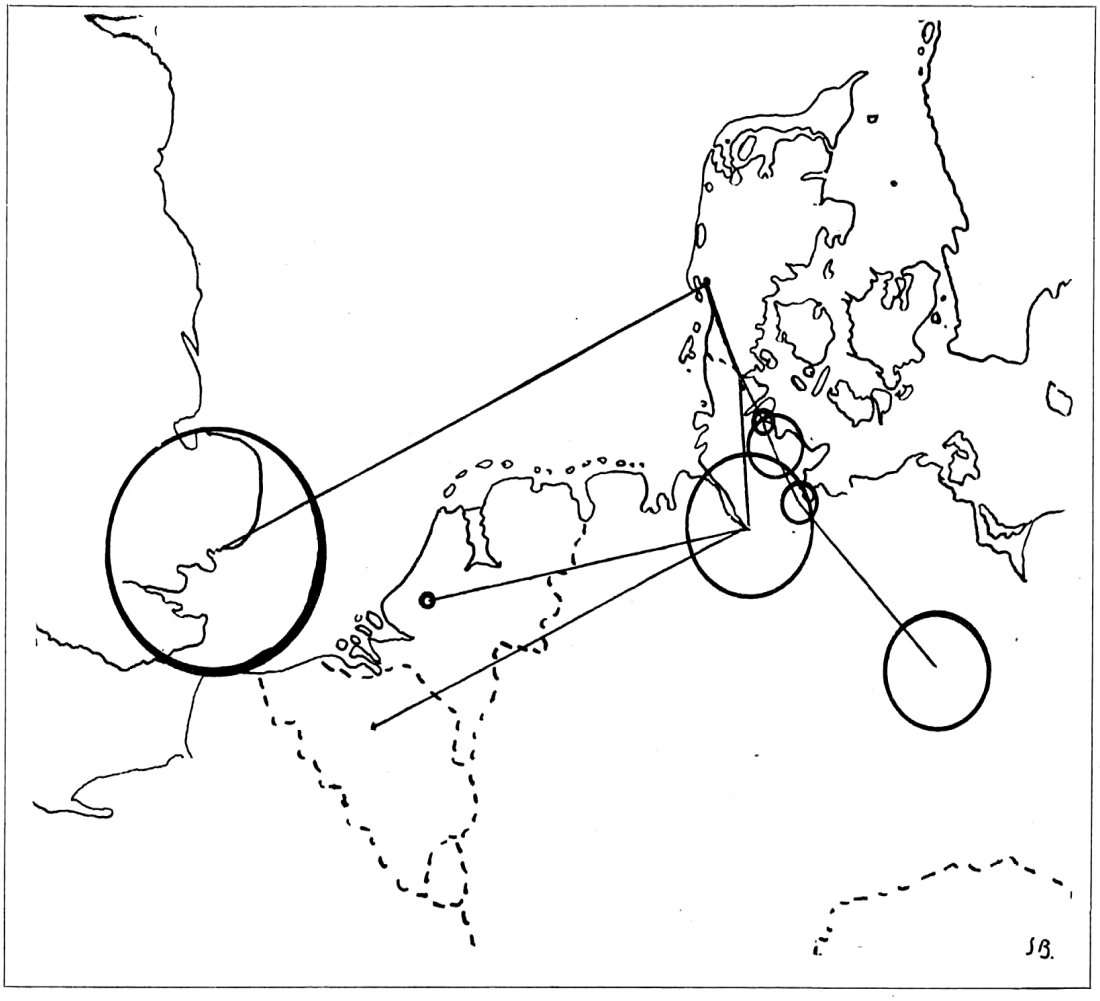


Fig. 1. Eksport af Fisk pr. Skib og Bil 1938. Cirklernes Arealer svarer til Eksportmængdernes Størrelse.

Det er oplyst, at Bilerne gennemsnitlig kunde køre med en Fart paa ca. 35 km i Timen. Paa Grund af Gummirationeringen maatte der ikke køres mere end 40 km i Timen. Man maatte altsaa starte i Esbjerg Kl. 17 for at naa Grænsen ved Krusaa, inden den lukkedes Kl. 20. Kortet Fig. 3 viser, hvor langt Fiskebilerne kunde naa med den nævnte Gennemsnitsfart, idet der dog er set bort fra det i Reglen ret langvarige Ophold ved R. K. B. i Flensborg (Reichs-Kraftwagen-Betriebsverband), hvor Bilerne fik Olie til den tyske Strækning eller Flaske-Gas (ca. ⅓ af Bilerne var gasdrevne). Kortet viser altsaa Afstandene i Køretimer.

Til en Tur til Hamborg beregnedes at medgaa ca. 180 l Olie, til Berlin 360 l og til Antwerpen 700 l. Det svarer altsaa til, at der kan køres ca. 3 km paa een Liter Olie. Af Olien leveredes 70—90 l pr. Vogn i Esbjerg gennem Fiskerikontrollen og Vareforsyningsdirektoratet, beregnet til Kørsel til og fra Grænsen. I 1942 leveredes 125.475 l Olie fordelt til 54 Vogne. De dieseldrevne Fiskebiler har altsaa dette Aar gennemsnitlig hver kørt ca. 30 Ture, og ialt har de kørt ca. 1.570 Ture. Dette Tal er dog sikkert en Del for lavt, idet det ofte lykkedes Fiskebilchaufførerne at faa mere Olie i Tyskland, end de brugte. Det var forøvrigt denne opsparede Olie, der i Tiden lige efter Kapitulationen gjorde det muligt for Fiskebilerne at etablere Personbefordring mellem Esbjerg og København. 1943 leveredes noget mindre Olie fra Esbjerg, hvilket antagelig skyldes det Forhold,

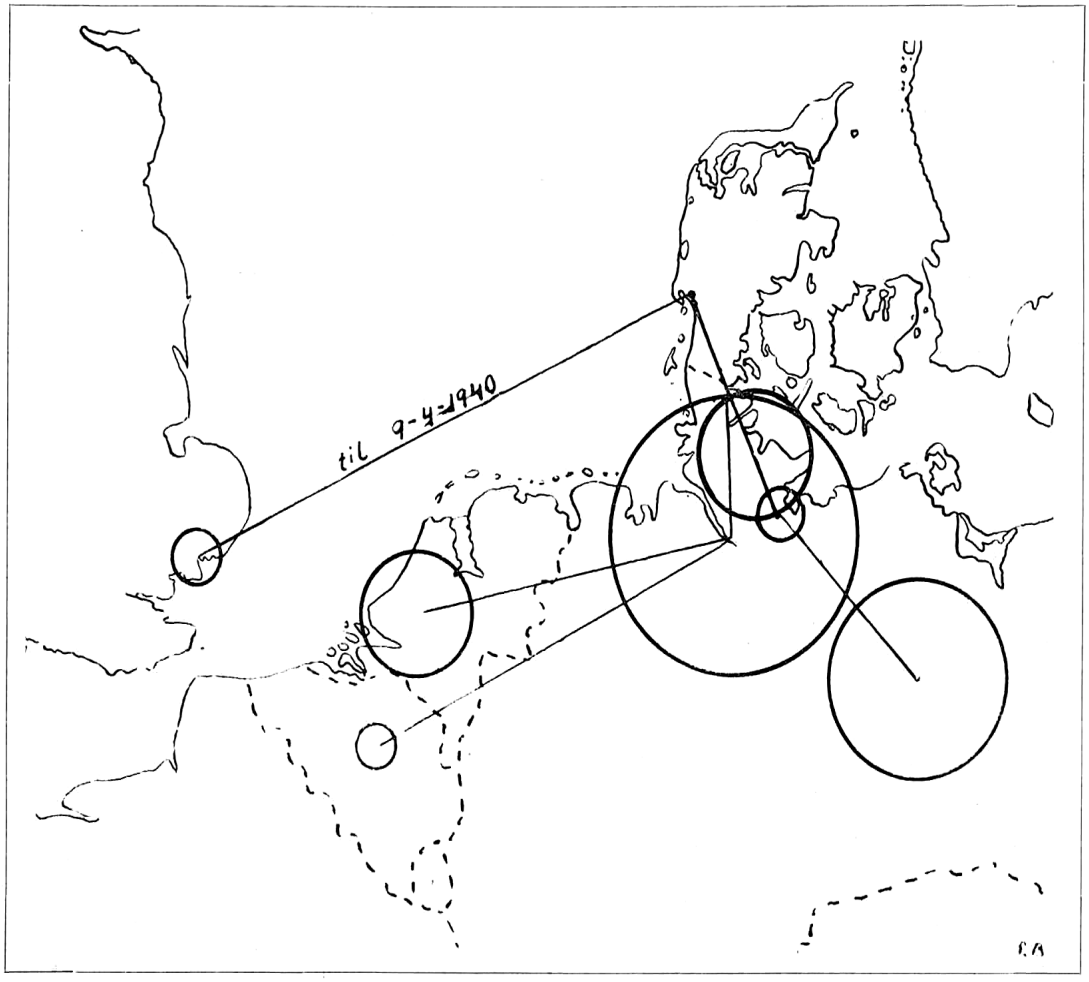


Fig. 2. Eksport af Fisk pr. Skib og Bil 1940.

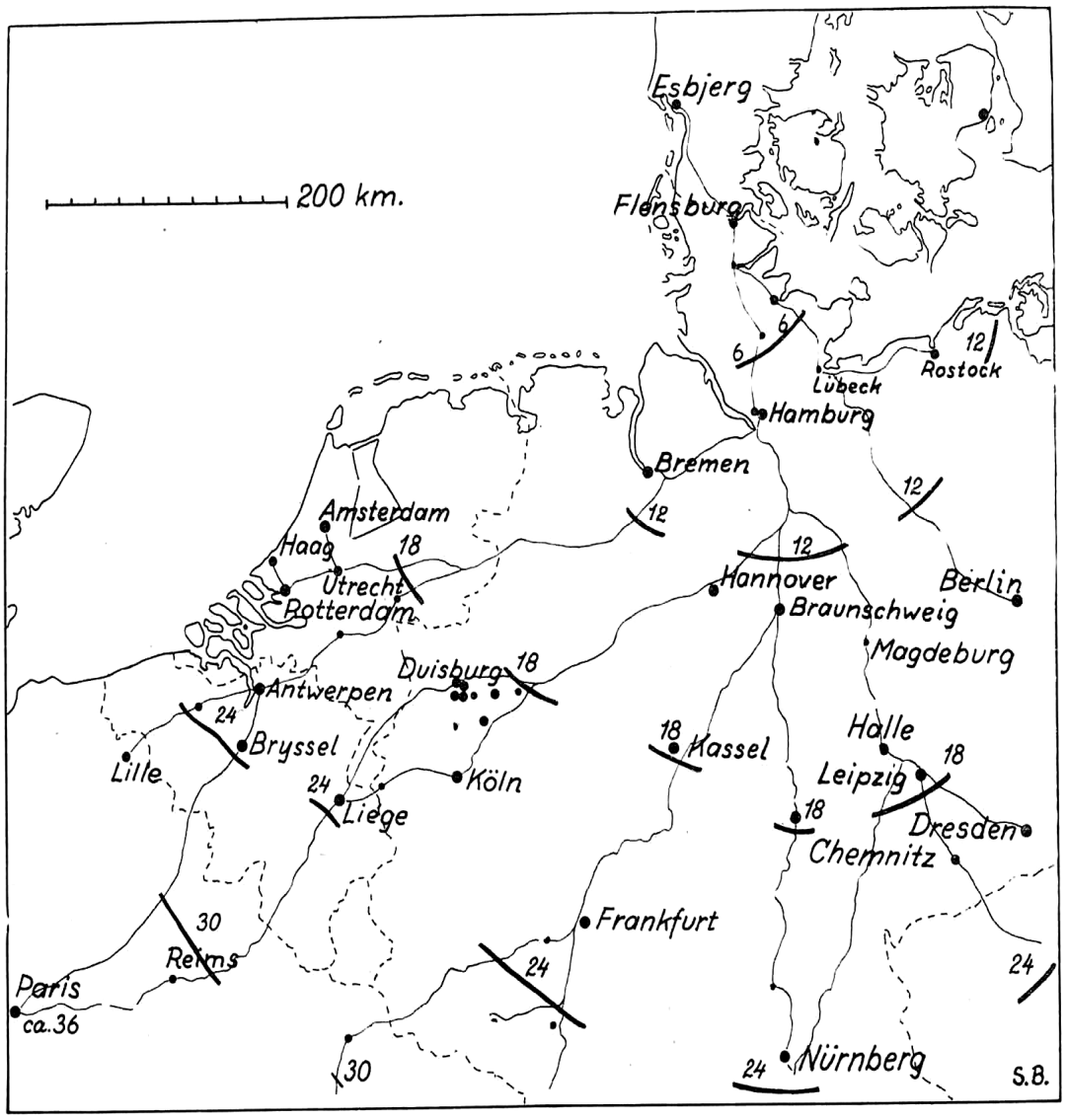


Fig. 3. Kortet viser vigtige Hovedveje fra Esbjerg til Udlandet. Tallene angiver Afstanden fra Esbjerg i Køretimer, beregnet efter en Gennemsnitshastighed paa 35 km i Timen.

at flere Vogne var gaaet over til Gasdrift.

Lasteevnen er gennemsnitlig 10 t Fisk; enkelte Vogne kan dog tage op til 15 t. (NB! Netto!)

Under Krigen var det kun sjældent, at Bilerne havde anden Returfragt end tomme Fiskekasser. Kun i et Par Tilfælde vides det, at man f. Eks. havde Medicinalvarer som Returgods.

I de sidste 7 Maaneder af Krigen assisterede Fiskebilerne Dansk Røde Kors med Transporten af Levnedsmiddelpakker til Fangerne i de tyske Koncentrationslejre. I de sidste Maaneder før Kapitulationen søgte danske Importører at udnytte Bilerne til at faa en Række Varer hjem. Antagelig var det tyske Baners totale Svigten, der var Aarsag til denne pludselige Interesse for Bilerne, der kunde komme ganske nær op til Fronterne. Desværre kom de fleste af disse Ordrer alt for sent.

Efter de Erfaringer, man havde gjort med Eksportbilerne under Krigen, maatte man vente, at de ret hurtigt vilde blive benyttet til Eksport af Madvarer til det sultende Europa. Dette skete imidlertid ikke; det varede 2 Maaneder, før de første Ordrer kom; de var fra SHAEF og drejede sig om Fisk til de engelske Soldater i Tyskland (2—300 t om Ugen).

Tabel 2. *Eksport af Fisk fra Esbjerg 1. Juni—31. December 1945*

	Juni t	Juli t	Aug. t	Sept. t	Okt. t	Nov. t	Dec. t	I alt t
SHAEF og 21. Arme (Bil)	73	787	894	1182	1382	362	201	4882
England (Skib) *).....						516	666	1182
Sverrig (Bane)	27	56	128	62	23	7	2	305
Holland (Bil).....		203	224	122				549
Belgien (Bil)		183	171	391	395	333	532	1609
Svejts (Bil).....			8	59	101	109	543	820
							I alt....	9347

*) Heri ikke medregnet den direkte landede Fisk, der skal andrage ret store Mængder.

Først i Midten af August 1945 kom der virkelig Gang i Eksporten pr. Bil. 10—15 Lastbiler om Ugen gaar nu til Belgien med fersk Fisk og andre gaar til Svejts med Fisk, Bacon, Oksekød, Frø m. m. En Oversigt over de i Tiden Juni—December 1945 eksporterede Fiskemængder og de benyttede Transportmidler fremgaar af Tabel 2.

Til Forskel fra tidligere synes danske Importører nu at have faaet Øjnene op for de Muligheder, Fiskebilerne frembyder; man hører »Skibstelegrammer« i Radioen »til Føreren af Eksportlastbil Z Nr. .....« om Henvendelse til de svejtsiske Speditørfirmaer. Mange forskellige Varer er efterhaanden importeret paa denne Maade: Blomsterløg, levende Planter, Ure, Skrivemaskiner, Maskindele, Tekstilvarer m. m.

Der er næppe Tvivl om, at denne Transportmaade vil vinde mere og mere Indpas. — Inden længe vil der ogsaa blive aabnet fast Rute til Czekoslovakiet og muligvis til Paris. — Biltransporten har to iøjnefaldende Fordele: den er hurtig, hvad der har Betydning for Transporten af letfordærvelige Varer, og Bilerne lader sig let dirigere fra et Sted til et andet.

Muligvis vil dette komme til at forøge Esbjergs Betydning som Importby. I saa Fald vilde de importerede Varer med Lethed kunne fordeles over Esbjergs store Bilopland (se Kort i »Esbjerg«, 4. Aarg. Nr. 2), idet Kapaciteten af de Lastbiler, der bringer Eksportvarer til Byen, langtfra udnyttes fuldtud. I Aarene før Krigen transporteredes ca. 100.000 t Eksportvarer aarlig pr. Bil til Esbjerg, hvoraf ca. ⅕ fra Sønderjylland.

Det kan saaledes fastslaas, at det er meget betydelige Transportmængder, der gaar mellem Esbjerg og Sønderjylland, baade Lastbilerne med Eksportvarer til Havnen og i den modsatte Retning Eksportlastbilerne. For begge Kategorier vilde det være en afgjort Fordel, om Diagonalruten Esbjerg—Aabenraa gennemførtes (Eksportbilerne kører nu over Bredebro til Krusaa). Med en Linieføring over Rangstrup til Rødekro vilde Vejlængden Esbjerg—Krusaa blive ca. 10 km kortere.

Steen B. Böcher,
Adjunkt, Dr. phil.



Esbjerg-Harwich

Lige siden Kapitulationsdagen havde man i Esbjerg set hen til den Dag, da Forbindelsen Esbjerg—Harwich efter 5 Aars Afbrydelse kunde genaabnes. Endelig oprandt Dagen. Den 15. December afsejlede D. F. D. S.'s »Parkeston« med Passagerer og med Landbrugsvarer fra Esbjerg Havn.



Borgmester L. Høyer-Nielsen taler paa Kajen ved »Parkeston«s Afsejling.

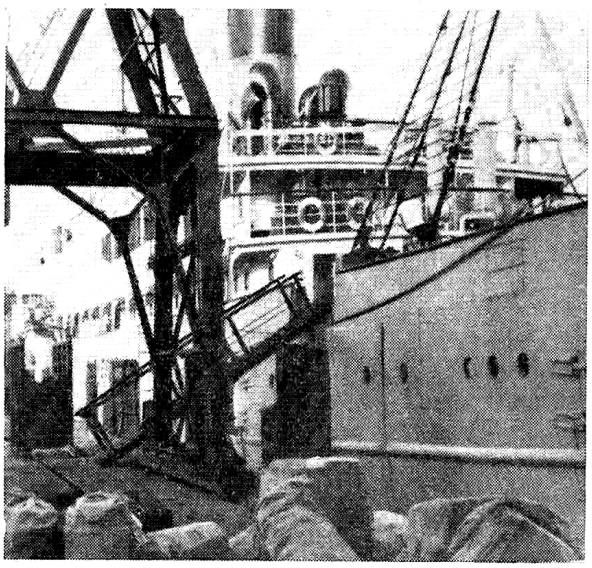
Fra Esbjerg Byraads Side havde man ønsket at understrege Betydningen af Genoptagelsen af denne for Landbrugseksporten vigtigste Forbindelse mellem Danmark og England. Man sendte derfor en Delegation fra Esbjerg Byraad med »Parkeston« paa dennes første Tur, medbringende en Adresse fra Esbjerg Byraad og en Gave i Form af en stor Vase i københavnsk Porcelæn visende et

ægte dansk Motiv. I Adressen bragtes en hjertelig Hilsen til Byen Harwich og udtryktes Ønsker om et stadig stærkere Samkvem og Venskab mellem de to Byer.

Blev »Parkeston«s Afsejling festliggjort af Esbjergs Befolkning, blev Modtagelsen ikke mindre festlig. Fra Harwich gamle Raadhus vajede Dannebrog, og Esbjerg Delegationen modtoges paa det hjerteligste af Borgmester og Byraad i et Møde, som Harwich-Pressen betegnede som historisk. Mange Ønsker om Fred, Fremgang og Lykke blev der gensidigt givet Udtryk for; her skal kun anføres de Ord, hvormed Borgmesteren i Harwich sluttede sin Tale til Esbjergs Repræsentanter:

»Jeg er sikker paa, at Deres Besøg vil yderligere sikre det Venskab, der længe har eksisteret mellem de to demokratiske Folk, det engelske og det danske, og jeg forsikrer, at det skal være os en Glæde at gengælde Deres Besøg ved at sende en Delegation til Deres By i nærmeste Fremtid.«

Den af Borgmesteren nævnte Delegation ventes til Esbjerg den 17. og 18. Maj.



I Harwich stod Kranerne parat til som før Krigen at losse den danske Eksportdamper. Medens Esbjergdelegationen aflagde Besøg i Harwich og London, tømtes Lasten for Smør, Æg, Bacon og Fisk og fyldtes med engelske Industriprodukter.

Ved denne Lejlighed vil Harwich's Borgmester, Viceborgmester, en Raadmand og Kommunaldirektøren faa et Overblik over en dansk Købstads Administration og Institutioner. Desuden aflægges Besøg paa et typisk dansk Landbrug og i et Andelsmejeri.



Harwich-Borgmesteren med den gyldne Kæde omgivet af Redaktør Ree, Viceborgmester Jespersen, Landstingsmand Jens Jensen og Kommunaldirektør Hans Nielsen.

Hvorfra stammer Esbjergs Befolkning

Esbjergs hurtige Vækst, enestaaende i vort Lands Historie, vil være velkendt for dette Tidsskrifts Læsere. Havnens Anlæg har skabt en Sammenhobning af Mennesker, en By, der i Dag nævnes blandt Danmarks største og vigtigste.

Det, der skal behandles i denne Artikel, er Oprindelsen af dette nye Bysamfunds Befolkning. Med andre Ord: Hvor er de Mennesker kommet fra, der har samlet sig i Esbjerg? Dette Spørgsmaal er ikke blot af lokal Interesse, men ogsaa af geografisk, historisk og social. Kan vi faa noget at vide om, hvorfra Esbjergs Befolkning stammer, kan vi maaske ogsaa drage Slutninger om de Aarsager, der har faaet Mennesker fra netop disse Steder til at flytte til Esbjerg.

Undersøgelsen er baseret paa Folketællingsskemaerne fra Folketællingen 1940. Opgaven har været at naa frem til Oprindelsesstederne — i Praksis Fødestederne — for hvert enkelt af de Mennesker, der udgjorde Esbjergs Befolkning i 1940.

Undersøgelsen er blevet mødt med den største Imødekommenhed af det statistiske Departement. Ved Materialets Bearbejdelse har stud. mag. Vagn Jensen assisteret mig.

Paa Folketællingskemaerne oplyses for hver Person, der er født i det egentlige Danmark, i hvilket Sogn vedkommende er født. For Personer født paa Færøerne, i Grønland eller i Udlandet oplyses kun Landets Navn. Ca. ⅓ af Esbjergs Indbyggere har givet mere detaillerede Oplysninger om deres Fødested, end Folketællingsskemaet kræver. Skemaernes Oplysninger gælder alle de Personer, der den 5. Nov. 1940 havde fast Bopæl i Esbjerg, uanset om de denne Dag opholdt sig i Byen eller ikke.

For et mindre Antal Personer er det ikke lykkedes at fastslaa Fødesognet, fordi Oplysningerne om Fødested paa Folketællingsskemaet ikke er tilstrækkelige. 67 oplyser overhovedet intet om deres Fødested. Ialt 59 Personer har kun kunnet henføres til Danmark, men ikke til et bestemt Amt, mens 122 har kunnet henføres til Amt, men ikke til Sogn.

Tabel 1 giver i store Træk en Oversigt over Esbjergs Befolkning i 1940, fordelt efter Fødested. 39,6 % af Befolkningen er født i selve Esbjerg og er altsaa Børn eller Børnebørn af Indvandrerne. Om disses Oprindelse kan intet yderligere oplyses. De resterende 60,4 % er indvandret til Esbjerg fra andre Steder. 19,7 %

	Købstæder	Landdistr.	Ialt	%
Esbjerg Købstad	13.130	—	13.130	39,6
Ribe Amt iøvrigt	696	5.835	6.531	19,7
Ringkøbing Amtsrkr.	710	2.357	3.017	9,3
Vejle —	508	671	1.179	3,6
Randers —	319	418	737	2,2
Viborg —	153	510	699	2,1
Aarhus —	473	195	668	2,0
Tønder —	127	521	648	2,0
Thisted —	139	454	593	1,8
Skanderborg —	252	311	563	1,7
Hjørring —	261	281	542	1,6
Haderslev —	94	397	491	1,5
Aalborg —	194	217	411	1,2
Aabenraa —	56	104	160	0,5
Sønderborg —	41	74	116	0,3
Jylland ialt	17.154	12.381	29.535	89,1
Jylland uden Esbjerg-Jerne	4.024	11.389	15.413	46,5
Svendborg Amtsrkr.	201	187	388	1,2
Odense —	202	138	340	1,0
Assens —	86	109	195	0,6
Sorø —	96	93	189	0,6
Maribo —	84	93	177	0,5
Frederiksborg —	76	91	167	0,5
Holbæk —	56	106	162	0,5
Præstø —	52	97	149	0,4
Københavns —	—	75	75	0,2
Roskilde —	39	34	73	0,2
Bornholms —	43	27	70	0,2
Hovedstaden	877	—	877	2,6
Øerne ialt	1.812	1.050	2.862	8,6
Uspecificeret		59	59	0,2
Egentlige Danmark ialt	18.966	13.490	32.456	97,9
Færøerne			35	0,1
Udlandet			597	1,8
Uoplyst			67	0,2
Esbjergs Befolkning ialt			33.155	100,0

Tabel 1. Oversigt over Fødestederne for Esbjergs Befolkning 1940

eller omtrent ⅓ af de indvandrede er kommet fra Ribe Amt, altsaa fra forholdsvis nærliggende Steder. Næsten $^{9}/_{10}$ af Befolkningen er født i Jylland, medens ca. $^{1}/_{12}$ er født paa Øerne. 1.415 Indbyggere eller 4,3 % er Sønderjyder fra Omraaderne Nord for Grænsen, 923 eller 2,8 % er fra Fyn med omliggende Øer, og 1.692 eller 5,1 % er fra Sjælland, heraf over Halvdelen fra København.*)

46,9 % af Esbjergs Befolkning eller 67,4 % af de indvandrede kommer fra

*) Københavnerforeningen i Esbjerg tæller for Tiden 60 Medlemmer.

Landdistrikterne. Men i dette Forhold er der en betydelig Forskel mellem Landsdelene. Fra hele Vestjylland, regnet fra Thisted Amt til Sydgrænsen, kommer langt den overvejende Del (77—89 %) af de indvandrede fra Landdistrikterne. I det øvrige Land er Forholdet mellem Købstæderne og Landdistrikterne mere lige.

Ved en Opgørelse fra 1885, da Esbjergs Befolkning var ca. 2.000, var 30 % født i Esbjerg, altsaa Børn af Indvandrerne, 30 % født i Ribe Amt iøvrigt og 40 % i det øvrige Land. Den vigtigste Forskel mellem de to Opgørelser er den, at Indvandrerne fra Ribe Amt i 1885 udgjorde 30 %, i 1940 knap 20 % af Befolkningen. Der synes saaledes at være en Tendens til, at Tilflytterne til Esbjerg nu kommer længere borte fra end i Byens første Tid.

Ialt 597 Mennesker eller 1,8 % af Esbjergs Befolkning i 1940 er indvandret fra Udlandet. Denne Procent er væsentlig mindre end for Landet som Helhed. I 1940 var for hele Landet 3,2 % — for Købstæderne under eet 2,9 % — af Befolkningen født udenfor Landets Grænser. Esbjerg er altsaa i udpræget Grad en ren dansk By. Det ringe Antal fremmedfødte Personer er bemærkelsesværdigt, fordi Esbjerg staar i mere intim Kontakt med Udlandet end danske Byer i Almindelighed.

Tabel 2 viser Fødestederne for den Del af Esbjergs Befolkning, der er født i Udlandet. Over Halvdelen heraf, ialt 306, oplyser at være født i Tyskland. Heraf skriver 6, at de er fra Østrig, og 55 angiver sydslesvigske Lokaliteter som deres Fødested (50 skriver Flensborg). Da Folketællingsskemaet som omtalt kun kræver Oplysning om Landets Navn, er sandsynligvis en Del af dem, der kun skriver Tyskland, født i Sydslesvig (muligvis endog nogle i Nordslesvig under den tyske Tid). I hvert Fald er der næppe Tvivl om, at Sydslesvig er den Del af det tyske Rige, der har leveret flest Udvandrere til Esbjerg. Sverige og Norge samt U. S. A. viser ogsaa ret store Indvandringstal; for U. S. A. (og Canada) drejer det sig næsten udelukkende om en Tilbagevandring af tidligere udvandrede danske og deres Efterkommere. Det ringe Antal Personer, der er indvandret fra Storbritannien, er særlig paafaldende, fordi Esbjerg under normale Forhold er i daglig, direkte Forbindelse med dette Land. Antagelig har Krigsforholdene nogen Indflydelse paa det lave Tal.

Tabel 2.
Fordeling af fremmedfødte Indbyggere i Esbjerg paa Fødeland.

Tyskland incl. Østrig	306	
Sverige	78	
Norge	54	
Storbritannien	20	
Polen	14	
Island	9	514
Finland	6	
Holland	6	
Estland	5	
Schweiz	5	
Europa iøvrigt	11	
U. S. A.	49	
Canada	10	63
Nordamerika iøvrigt	4	
U. S. S. R.		6
Asien		6
Sydamerika		4
Afrika		2
Australien		2
		597

Et langt mere detailleret Billede af Befolkningens Oprindelsessteder faar man ved at betragte Fig. 1. Her er der i hvert dansk Sogn, hvor der er født Mennesker, der i 1940 havde fast Bopæl i Esbjerg, anbragt en Cirkel, der med sit

Jerne, Ribe A.	992	Nysogn, Ringkøb. A.	166
København	777	Aalborg	157
Aarhus	473	Frederikshavn	157
Varde	430	Randers	156
Nordby, Fanø	408	Gørding, Ribe A.	154
Guldager, Ribe A.	324	Tjæreborg, Ribe A.	151
Ribe	266	Holsted, Ribe A.	151
Bramminge, Ribe A.	251	Horsens	147
Holmsland Klit	220	Lemvig	138
Sønderho, Fanø	212	Vejle	132
Kolding	26	Tistrup, Ribe A.	129
Ringkøbing	192	Herning	121
Ølgod, Ribe A.	190	Harboøre	116
Odense	170	Brøndum, Ribe A.	107
Holstebro	170	Vejen, Ribe A.	103
Fredericia	170	Grenaa	100

Tabel 3. Fortegnelse over de Sogne, hvorfra Udvandringen til Esbjerg har været størst med Angivelse af Antallet af Indbyggere i Esbjerg 1940, der er født i de paagældende Sogne.

Areal angiver disse Udvandreres Antal. Den store, hvide Cirkel dækker den i det geografiske Esbjerg fødte Befolkning (13.130 i Esbjerg og 992 i Jerne). Den mindste Cirkelstørrelse repræsenterer fra 1 til 4 Personer.

Som man kunde vente, ligger de fleste store Cirkler i Nærheden af Esbjerg og repræsenterer den Omegnsbefolkning, der er vandret ind til den nye Havneby. Særlig mange Mennesker er kommet fra Fanø (ialt 620), fra det gamle Fiskerleje Hjerting og fra de nærliggende, gamle Købstæder Varde og Ribe. Bemærkelsesværdig er den Zone med stærk Udvandring til Esbjerg, der strækker sig fra Esbjergegnen langs Jernbanen til Kolding, og hvor specielt Stationsbyerne har stor Andel i Udvandringen. Et andet Omraade, hvorfra der er foregaaet en ret stærk Udvandring til Esbjerg, strækker sig med en Bredde af ca. 40 km langs den jyske Vestkyst nordpaa indtil Limfjorden. Karakteristisk for dette Omraade er, at en Del Sogne, dels Købstæder og andre større Bysamfund, dels udprægede Kystsogne, har leveret et meget stort Antal Udvandrere til Esbjerg, medens de mellemliggende Sognes Betydning i denne Henseende er forholdsvis meget mindre. En lignende Zone findes langs den sønderjyske Vestkyst, dog uden slet saa udprægede Udvandringssogne som længere nordpaa. Fra Manø er 14 og fra Rømø 37 Mennesker flyttet til Esbjerg.

I det øvrige Jylland er Antallet af Udvandrere særlig stort fra de fleste Købstæder, desuden fra nogle Sogne med større Stationsbyer (Odder 28, Hammel 19, Brande 36, Jelling 16) samt fra en Del Kystsogne, hvor der er Fiskerlejer eller lignende. Til den sidste Kategori maa bl. a. henregnes i Thy: Vestervig (27 Udvandrere), Hundborg (48), Hansted med Hanstholm (25), i Vendsyssel: Furreby med Løkken (30), Elling med Strandby (30); paa Djursland: Grenaa Gammelsogn (18) og Aalsø (15).

De mange Smaaprikker, der karakteriserer Egnen mellem Vejle og Randers —Aarhus, skal forklares ved, at Sognene i dette Omraade er mange og smaa sammenlignet med det øvrige Jylland. Det samme gælder i mere modificeret Form Egnen mellem Randers og Viborg samt Salling, Mors og det østlige Thy.

De jyske Omraader, der har betydet

forholdsvis mindst som Oprindelsessteder for Esbjergs Befolkning, er de gamle midtjyske Hededistrikter, endvidere det sydøstlige Sønderjylland og Himmerland. Midtjylland og Himmerland har i den Periode, hvori Esbjerg er vokset op, selv været vigtige Koloniseringsomraader, hvortil der er sket en betydelig Indvandring, og disse Egnes Ungdom har ikke været nødt til at tage til Esbjerg for at finde tilfredsstillende Erhvervsmuligheder.

Udvandringen til Esbjerg fra Øerne er i særlig Grad foregaaet fra Byerne, saaledes fra Hovedstadskommunerne 877, Odense 170, Svendborg 79, Helsingør 57 og Nyborg 55. Det ses endvidere af Kortet, at der fra Fyn er kommet forholdsvis flere Mennesker til Esbjerg end fra Øerne Øst for Storebælt. Særlig ringe har Tilslutningen været fra Lolland-Falster, hvor der fra over Halvdelen af Sognene ikke er sket Udvandring til Esbjerg, og Bornholm.*)

Endnu et karakteristisk Forhold maa klarlægges i denne Forbindelse. Man vil bemærke, at en Del Øer, Halvøer og andre Egne, hvorfra de trafikale Forbindelser er daarlige, har en forholdsvis stor Udvandring til Esbjerg. F. Eks. er 18 Esbjergensere født paa Jegindø ud for Thyholm, 18 paa Læsø og 13 paa Anholt — i Forhold til Øernes Befolkningsmængde meget store Tal. Vadehavsøerne kan ogsaa nævnes som Eksempler og ligeledes Halvøerne Vest for Ho Bugt og Syd for Kolding Fjord. Ved Vadehavet og i det sydfynske Øhav er en afsides Beliggenhed for Nutidens Trafikruter kombineret med det Forhold, at Søfarten i Sejlskibenes Tid har været et overordentligt vigtigt Erhverv i disse Egne. Sejlskibenes pludseligt og stærkt aftagende Betydning har ramt disse Egnes Befolkning overmaade haardt, og Resultatet har været en Udvandring af et saadant Omfang, at den mange Steder har Karakter af en Affolkning. I Perioden 1900/01—35 er saaledes Befolkningen paa Rømø aftaget med 27,8 %, paa Manø med 23,5 % og paa Fanø Nordby Sogn 20,7 %, Sønderho Sogn endog 38,6 %. I det sydfynske Øhav er Forholdene ganske lignende, f. Eks. er Strynøs Befolkning i nævnte Periode aftaget 24,0 % og Marstals 58,9 %. Denne udvandrede Befolkning er søgt til Steder, hvor Erhvervsmulighederne var bedre end paa deres Hjemegn, og dette var netop i udpræget Grad Tilfældet i Esbjerg.

Den store Udvandring til Esbjerg fra de vestjyske Kystsogne er særdeles slaaende og omfatter for en meget stor Del en Fiskerbefolkning, der fra disse Egne er søgt til Esbjerg, hvor Havneforhold og Afsætningsforhold er bedre end under de mere primitive Vilkaar, der raader langs Kysten. Bemærkelsesværdigt er det ogsaa, at Kystomraaderne i det vestlige Thy samt ved Frederikshavn og Grenaa, der alle er Steder, hvor netop Fiskeriet er et vigtigt Erhverv, har haft en relativ stærk Udvandring til Esbjerg.

Det foreliggende Materiale er for mangelfuldt til, at man paa Grundlag heraf kan foretage en fuldstændig Udredning af de Forhold, der bevirker, at Folk fra visse Egne i stort Omfang søger til Esbjerg og fra andre Egne næsten ikke. Sandsynligvis er Befolkningsforholdene i de paagældende Egne en Faktor, man i denne Forbindelse vil kunne tillægge en ikke ringe Betydning. Hvis en Egn er mættet med Befolkning, maa et eventuelt Fødselsoverskud søge bort fra Egnen. Er der derimod skabt erhvervsmæssige Muligheder for at forøge en Egns Befolkning (f. Eks. ved Nyopdyrkning,

*) Den bornholmske Hjemstavnsforening i Esbjerg har for Tiden 40 Medlemmer.

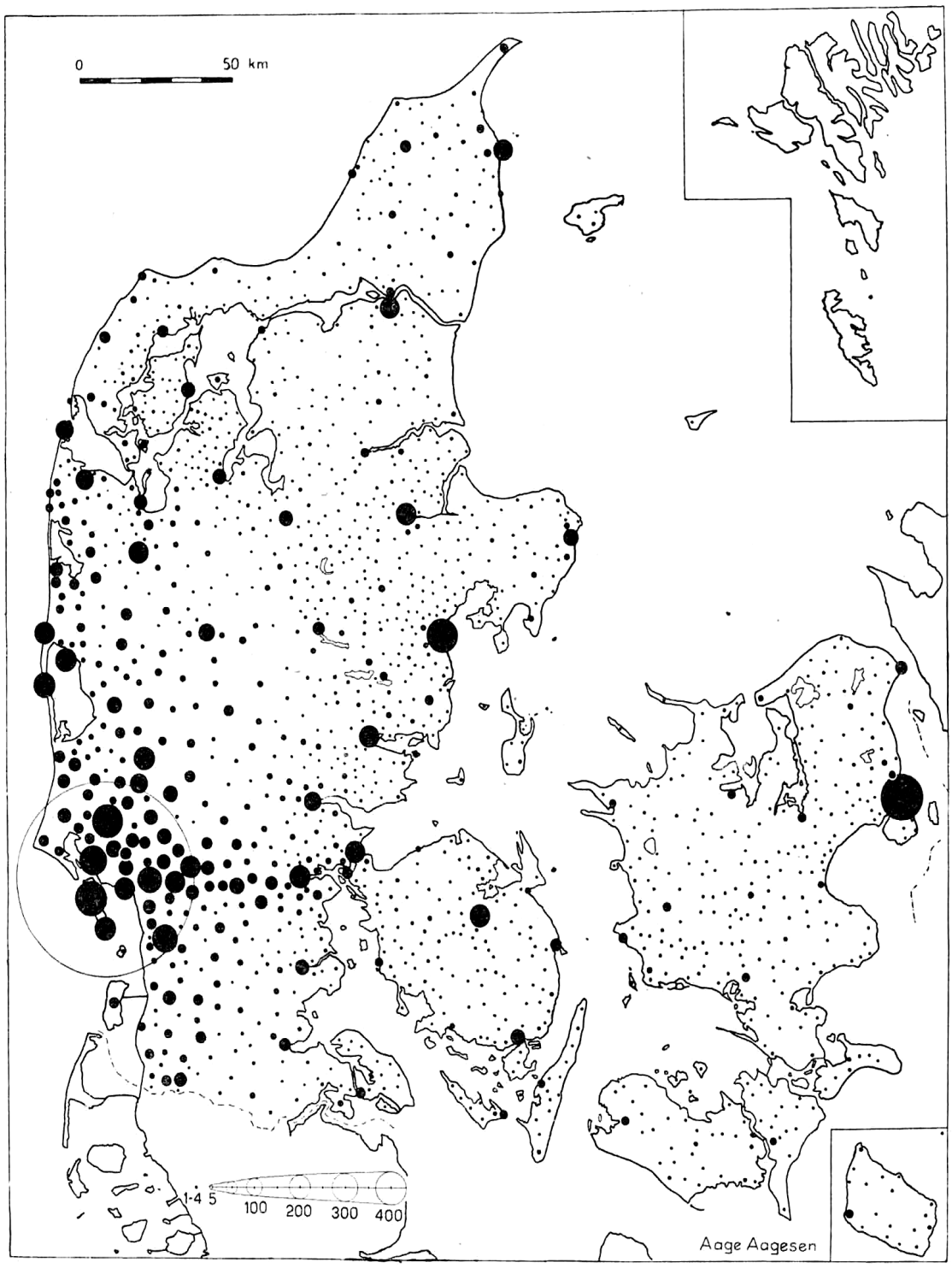
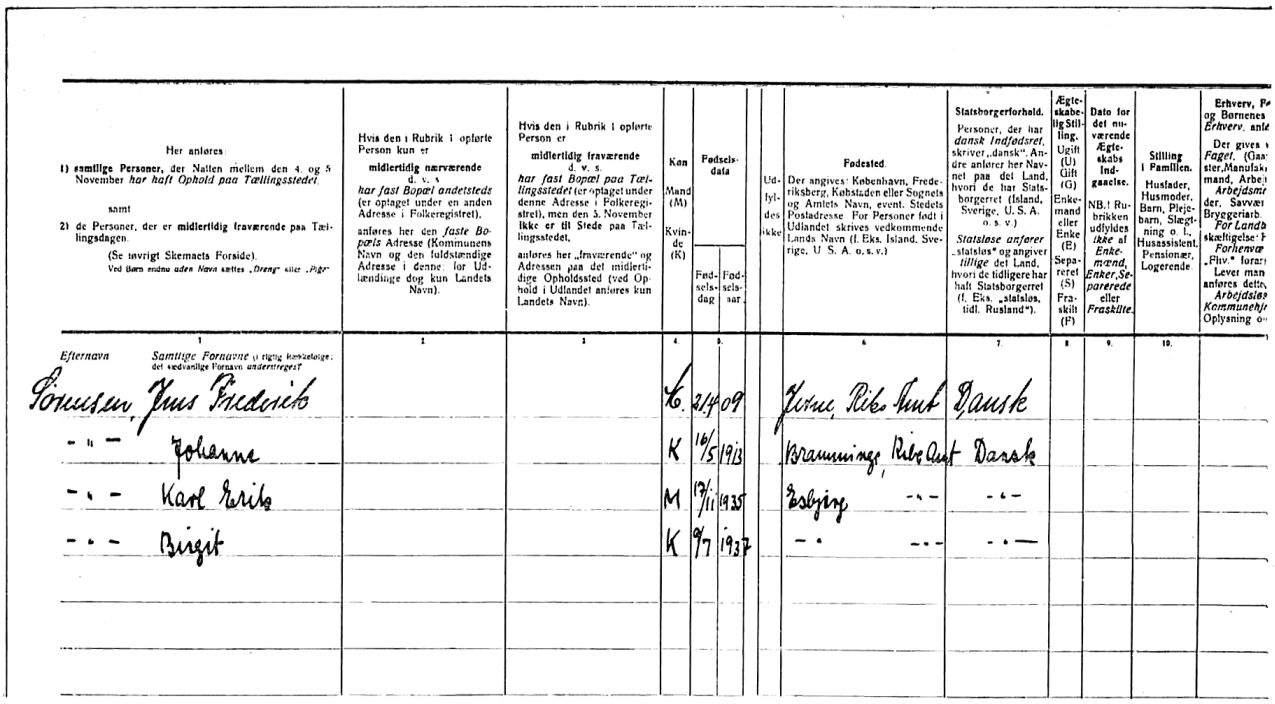


Fig. 1. Fødestederne for Esbjergs Befolkning 1940 fordelt paa Sogne.

Udstykning, industriel Udvikling), vil Egnen selv kunne finde Anvendelse for sit Fødselsoverskud og vil eventuelt drage andre Egnes Fødselsoverskud til sig.

I Vestjylland og i Omraadet mellem Esbjerg og Kolding har der fra gammel Tid siddet en tættere Befolkning end i de midtjyske Hedeegne. Ved Anlæget af Banen fra Kolding til Esbjerg og herfra videre mod Nord over Varde og Ringkøbing til Holstebro begyndte i de relativt tætbefolkede Egne langs Banen en rig Erhvervsudvikling, der medførte Dannelsen af en Række store Stations-



Her anføres: 1) samtlige Personer, der Natten mellem den 4. og 5. November *har haft Ophold paa Tællingsstedet*. samt 2) de Personer, der er midlertidig fraværende paa Tællingsdagen. (Se iøvrigt Skemaets Forside). Ved Børn endnu uden Navn sættes „Dreng" eller „Pige"	Hvis den i Rubrik 1 opførte Person kun er **midlertidig nærværende** d. v. s. *har fast Bopæl andetsteds* (er optaget under en anden Adresse i Folkeregistret), anføres her den *faste Bopæls* Adresse (Kommunens Navn og den fuldstændige Adresse i denne for Udlændinge dog kun Landets Navn).	Hvis den i Rubrik 1 opførte Person er **midlertidig fraværende** d. v. s. *har fast Bopæl paa Tællingsstedet* (er optaget under denne Adresse i Folkeregistret), men den 5. November ikke er til Stede paa Tællingsstedet, anføres her „fraværende" og Adressen paa det midlertidige Opholdssted (ved Ophold i Udlandet anføres kun Landets Navn).	Køn	Fødselsdata		Udfyldes ikke	Fødested. Der angives: København, Frederiksberg, Købstaden eller Sognets og Amtets Navn, event. Stedets Postadresse. For Personer født i Udlandet skrives vedkommende Lands Navn (f. Eks. Island, Sverige, U. S. A. o. s. v.)	Statsborgerforhold. Personer, der har *dansk Indfødsret*, skriver „dansk". Andre anfører her Navnet paa det Land, hvori de har Statsborgerret (Island, Sverige, U. S. A. o. s. v.) *Statsløse anfører* „statsløs" og angiver *tillige* det Land, hvori de tidligere har haft Statsborgerret (f. Eks. „statsløs, tidl. Rusland").	Ægteskabelig Stilling. Ugift (U) Gift (G) Enkemand eller Enke (E) Separeret (S) Fraskilt (F)	Dato for det nuværende Ægteskabs Indgaaelse. NB.! Rubrikken udfyldes *ikke* af *Enkemænd, Enker, Separerede* eller *Fraskilte*.	Stilling i Familien. Husfader, Husmoder, Barn, Plejebarn, Slægtning o. l., Husassistent, Pensionær, Logerende.	Erhverv, Pe og Børnenes *Erhverv*, anfø Der gives s *Faget*, (Gaar ster, Manufak mand, Arbej *Arbejdsmæ* der, Savværk Bryggeriarb *For Landb* skæftigelse: F *Forhenvær* „Fhv." foran Lever mand anføres dette, *Arbejdsløs Kommunehjæ* Oplysning o
1	2	3	4.	5.		6	7.	8	9.	10.	
Efternavn	*Samtlige Fornavne* (i rigtig Kirkebetegnelse; det vedvanlige Fornavn *understreges*)										
Sørensen	Jens Frederik		M	21/4 09		Kbh. Rib. Amt	Dansk				
- " -	Johanne		K	16/5 1913		Brønninge, Rib. Amt	Dansk				
- " -	Karl Erik		M	17/11 1935		Esbjerg	- " -				
- " -	Birgit		K	9/7 1937		- "	- " -				

Alle Skemaerne fra Folketællingen i 1940 er gennemgaaet for at fastslaa Esbjergensernes Fødested.

byer, hvis Udvikling nu stort set synes at være bragt til Afslutning. Meget tyder paa, at disse Egne nu er befolkningsmættede, og at deres Fødselsoverskud følgelig maa søge andre Steder hen. Grindstedegnens Baner er derimod først byggede i Aarene mellem 1914 og 1920, hvorfor den tilsvarende Udvikling for Grindstedegnen endnu ikke er tilendebragt, og denne Egn har saaledes selv Beskæftigelsesmuligheder for sit Fødselsoverskud. Dette er muligvis en meget vigtig Aarsag til, at Udvandringen til Esbjerg fra Grindstedegnen har været ringe. Denne Antagelse kan finde Støtte deri, at i et andet udpræget Koloniseringsomraade, nemlig Himmerland, har adskillige Sogne overhovedet ikke leveret Befolkning til Esbjerg.

Der er imidlertid mange andre Forhold, der maa antages at indvirke paa Udvandringen til Esbjerg. Der er jo mange andre Steder i Landet end Esbjerg, der har stor Indvandring, og om Fødselsoverskudet fra et Omraade overvejende vil søge det ene eller det andet Sted hen, vil afhænge af mange Ting, for Ungdommens Vedkommende bl. a. ofte af Afstanden mellem det Sted, de udvandrer fra, og hvor de har deres Hjem, og det Sted, de indvandrer til. Vel i og for sig ikke selve km-Afstanden, men snarere Tidsafstanden, idet denne er afgørende for Muligheden af Besøg i Hjemegnen. Der maa tillægges Transportmidlerne, specielt Jernbanerne nogen Betydning, og det kan i denne Sammenhæng oplyses, at det behandlede Materiale tyder paa, at Stationsbyernes Andel i Udvandringen til Esbjerg er ret anselig.

Det bør endelig bemærkes, at Claus Eskildsen ved sine Undersøgelser over den sønderjyske Befolknings Slægtsforbindelser mener at have stadfæstet den almindelige Antagelse, at det vestlige Jylland er Danmarks mest ekspansive Omraade, et folkeligt Kraftcentrum, om man vil, hvorfra der er foregaaet og stadig foregaar en stærk Bortvandring.

Det er i det foregaaende konstateret,

at de Omraader, hvorfra Udvandringen til Esbjerg har været forholdsvis størst, dels ligger i Byens Omegn, men desuden i Bælter, der fra Esbjergegnen strækker sig mod Nord til Limfjorden, mod Vest til Kolding og mod Syd til Tønderegnen. Det viser sig, at dette stort set er de samme Omraader, som over Esbjerg forsynes med Kul, Foderstoffer og Gødningsstoffer m. m. Esbjerg Baglandsomraade for saadanne Varer kommer saaledes til at strække sig langt ind i Egne, der ligger i Nærheden af andre Havne. Det er ikke usandsynligt, at der er en vis Sammenhæng mellem Udvandringen til Esbjerg og Handelen med Esbjerg. Ved Befolkningens Vandringer knyttes ofte Handelsforbindelser; hvis f. Eks. en Handelsmand har lært i et Firma i Holstebro, men senere er flyttet til Esbjerg og har oparbejdet et Foretagende der, vil han i mange Tilfælde bevare Forbindelsen med sit gamle Firma. En Sammenhæng som den her antydede vil ogsaa kunne give en Forklaring paa, hvorfor Vesttransporterne fra Esbjerg til de midtjyske Hedeegne, f. Eks. Grindstedegnen trods direkte Jernbaneforbindelse er ganske ringe.

For de fleste danske Byers Vedkommende vil Befolkningens Fordeling efter Fødested sandsynligvis give et langt mindre kompliceret Billede end Esbjerg. De særlige Erhvervsforhold i Esbjerg, afvigende fra det almindelige i danske Byer, og de komplicerede Befolkningsforhold i Esbjergs Omegn, hvor visse Omraader har en voksende og andre en stærkt aftagende Befolkning, er rimeligvis de væsentligste Aarsager til denne ejendommelige geografiske Fordeling efter Fødested, som Esbjergs Befolkning opviser.

Aage Aagesen,
Lektor, cand. mag.

Aagesen, Aage: Esbjergs erhvervsgeografiske Betydning. I »Esbjerg 1868—1943«. Esbjerg 1943.
— Esbjergs Bagland for Importvarer. »Esbjerg by- og erhvervsøkonomiske Oversigter«. 4. Aarg. Nr. 2. Esbjerg 1944.
Befolkningsudviklingen i Esbjerg. »Esbjerg by- og erhvervsøkonomiske Oversigter«. 4. Aarg. Nr. 3. Esbjerg 1944.
Eskildsen, Claus: Den sønderjydske Befolknings Slægtsforbindelser. Kbh. 1942.
Nielsen, Hans: Esbjerg Bys Økonomi og Forvaltning. I »Esbjerg 1868—1943«, Esbjerg 1943.

Hvor hurtigt (eller hvor langsomt) kan man komme med Toget fra Esbjerg til en hvilkensomhelst Station i Landet?

Hurtigtogs-Isochronkort for Esbjerg efter Vinterkøreplanen 1945—46

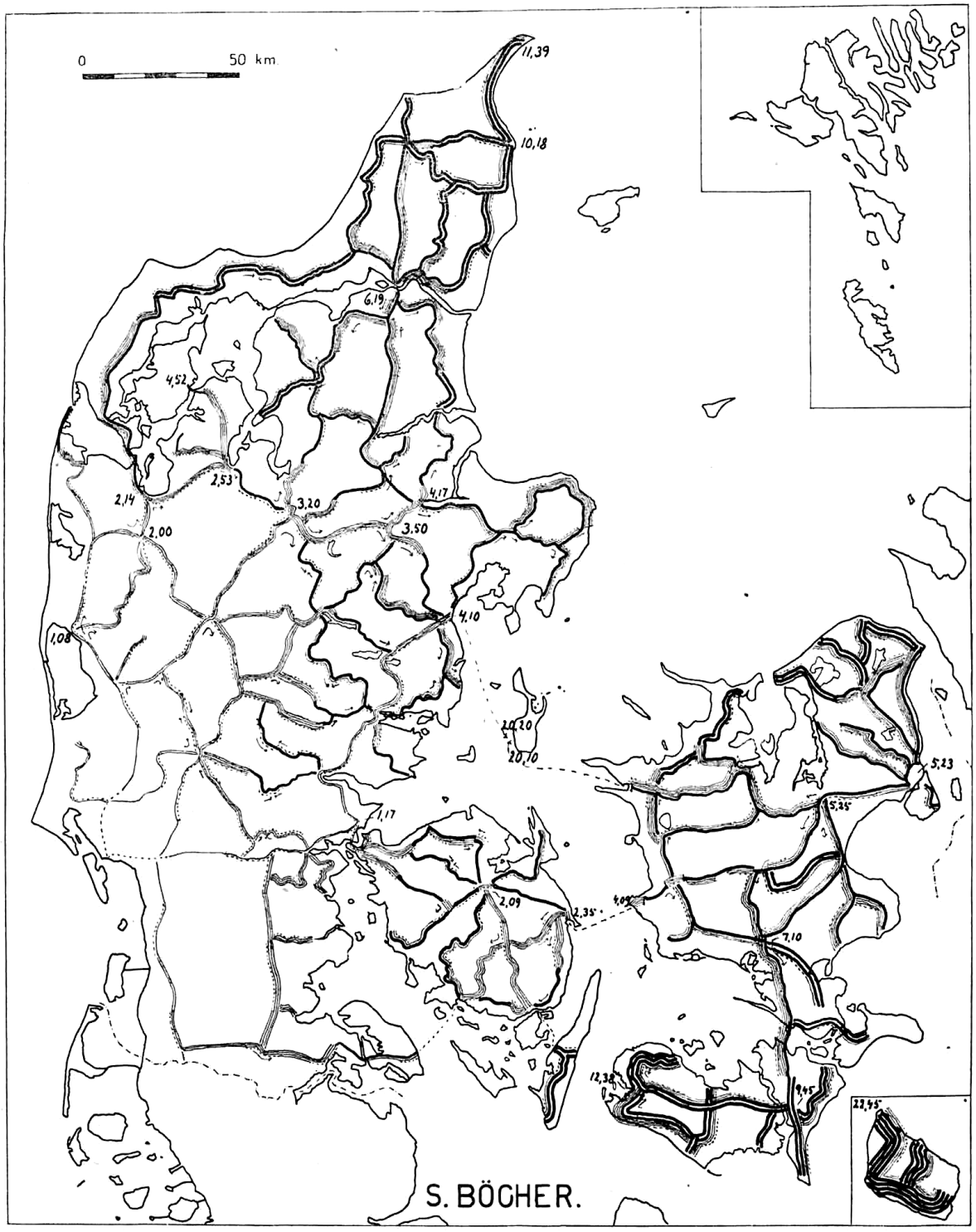
Fra mange Sider er der blevet rejst Indvendinger mod den nugældende Køreplans eensidige Orientering mod København. Det er utvivlsomt ikke uden Grund, at Misfornøjelsen er kommet særlig kraftigt til Orde i Handelsbyen Esbjerg, der ligger gemt og glemt borte fra Landets Jernbane-Hovedakse: København-Odense-Aarhus-Aalborg.

Vil man fra Esbjerg rejse med Jernbane er det næsten altid en langsommelig Historie med lange Ventetider; kun Lyntoget »Vesterhavet« (Vi ser endnu bort fra »Englænderen«, der ikke staar i Køreplanen og kun løber et Par Gange om Ugen) giver Mulighed for en nogenlunde kort Rejsetid til København og de Byer, ved hvilke det holder, samt til ganske enkelte Forbindelser udgaaende fra Ringkøbing og Fredericia. Ikke engang denne Forbindelse er dog upaaklagelig, saaledes som det gentagne Gange i den seneste Tid er blevet paavist i Esbjergs Dagblade.

Det maatte ud fra flere Synspunkter anses for meget ønskeligt at faa en Oversigt over Jernbaneforbindelserne fra Esbjerg. Efter Opfordring fra Erhvervsraadssekretær Paul Schau paatog jeg mig at søge denne ogsaa i trafikgeografisk Henseende interessante Opgave løst. Det er jo nemlig ikke tilstrækkeligt at vide, at Forbindelserne til og fra Landets Hovedstad er saa og saa gode; man maa ogsaa vide noget om Forbindelsen mellem de enkelte Provinsbyer og Landsdele for at faa Mulighed for en objektiv Vurdering af Landets Trafikmuligheder.

Efter at have overvejet de forskellige Muligheder for kortmæssig Fremstilling af Esbjergs Jernbaneforbindelser, kom jeg til det Resultat, at et saakaldt Hurtigtogsisochronkort maatte være at foretrække. Paa et saadant Kort angives den hurtigste Forbindelse mellem en eller anden By (i dette Tilfælde *Esbjerg)* og samtlige andre Stationer i Landet.

Arbejdet bestod af to Dele, nemlig en grundig Gennemgang af hele Køreplanen for at finde den korteste Rejsetid mellem Esbjerg og Landets øvrige Stationer og dernæst en kortmæssig Fremstilling af det indvundne Materiale. Den første Del af Arbejdet var den største; jeg fik her med Forstander *K. C. Nielsens* Tilladelse udmærket og interesseret Hjælp



Hurtigste Jernbaneforbindelse fra Esbjerg Station.

Signaturer:

- under $^1/_2$ Time.
- $^1/_2$—1 Time.
- 1—$1^1/_2$ Time.
- $4^1/_2$—5 Timer.
- 5—$5^1/_2$ Time.
- $9^1/_2$—10 Timer.

Kombinationer f. Eks.:

- $12^1/_2$—13 Timer.
- $15^1/_2$—16 Timer.

Med disse Signaturer træder de Linjer, der har en Rejsetidsafstand paa under 5 Timer, fra 5—10, 10—15 Timer o. s. v. tydeligt frem paa Kortet. Ophold paa Stationerne vil ofte kunne ses som Spring i Signaturerne.

af mine Elever i Handelsgeografi paa Esbjerg Handelsskole. Jeg bringer her Forstanderen og mine unge Medarbejdere min bedste Tak for denne Hjælp. — Da Køreplanen foruden Hverdagsplanen ogsaa indeholder en Køreplan for Søn- og Helligdage, der paa mange Punkter er forskellig fra Hverdagsplanen, maatte vi først vedtage at udskyde Helligdagsplanen, dernæst udskød vi af Hverdagskøreplanen de Tog, der kun kørte en enkelt Dag om Ugen. De Rejsetider, der blev fundet, og som fremgaar af Kortet, gælder altsaa for Flertallet af Hverdage.

Det, der i særlig Grad gjorde Kortet vanskeligt at tegne, var, at Lyntogene maatte tages med i Betragtning; de større Byer har med disse Tog en langt bedre Forbindelse end Mellemstationerne. Et Kort med Isochronkurver (Kurver gennem Stationer med samme Rejsetidsafstand fra Esbjerg) maatte derfor opgives, da man ikke kunde anvende Farver, og i Stedet anvendte man en anden Fremgangsmaade: Signaturerne anbragtes paa Jernbanelinjerne. Herved blev det muligt paa Kortet at angive Rejsetidsafstanden til alle Stationer med ½ Times Nøjagtighed.

Ved Gennemgangen af Køreplanen viste det sig ret hurtigt, at det var meget svært for ikke at sige umuligt at forudsige noget om, hvilken Rute, der vilde være den hurtigste til en Station, hvortil man kunde komme ad mere end een Vej. Lad os tage et nærliggende Eksempel: Vejle-Grindsted Banen, Rute 61*. Hvad vil være det hurtigste, at tage over Bramminge-Grindsted eller over Fredericia-Vejle? En Gennemgang af Køreplanen viser, at Forbindelsen i Grindsted er meget daarlig, men ogsaa i Vejle er der lang Ventetid. Kortet viser nu tydeligt Forholdene: Efter et sandsynligvis flere Timers Ophold enten i Grindsted eller Vejle, vil man kunne naa omtrent lige hurtigt til Limskov, Stationerne mellem Grindsted og Limskov naas hurtigst via Grindsted, medens Stationerne mellem Limskov og Vejle naas hurtigst via Vejle. Dette er paa Kortet yderligere understreget ved 2 Pile paa det Sted, hvortil Rejsetiden er ens ad de to Veje.

Foruden at angive saadanne Steder med ens Rejsetid, er Pilene ved adskillige Skæringspunkter benyttede til at vise, hvilken Rute, man skal følge for at opnaa den paa Kortet angivne hurtigste Rejsetid. Eksempelvis kan her anføres Aalborg-Hvalpsund Banen (Rute 79), hvis Stationer naas hurtigst via Aalborg, hvilket ses af Pilene.

Hvad viser Kortet os nu om Esbjergs Jernbaneforbindelser? En Række Eksempler vil belyse det.

For det første er der paa et overordentlig stort Antal Skiftestationer en enorm lang Ventetid. Man kommer til Lemvig paa ca. 3 Timer og 1 Kvarter, og naar Thyborøn paa lidt over 5½ Time. — Struer naas (med 12,51 herfra) paa 2 Timer og 14 Min. Det har dog ikke Tilslutning til noget Tog til Thy; den hurtigste Forbindelse til Stationer paa Struer-Tisted Banen er 7—9 Timer. I Tisted er der saa ca. 1 Times Ophold, inden Toget til Aalborg kører; alligevel naas Stationer til og med Fjerritslev hurtigst ad denne Vej. — Paa Hovedstrækningen bemærker man iøvrigt, at der er ca. 1 Times Ventetid i Lunderskov paa Sønderjyllandsforbindelsen. Da Sønderjylland hører til de mest betydningsfulde Afsnit af Esbjerg Havns Opland, er dette særlig kedeligt. Man kommer mindst ½ Time hurtigere til Tinglev via Tønder, og derefter ogsaa hurtigere til Sønderborg-Mommark ad denne Vej.

*) Rute-Nr. henviser til Køreplanen.

Næsten alle Forbindelser til de smaa østjyske Tværbaner er meget daarlige, og Forholdene minder om de nævnte ved Vejle-Grindsted Banen. Hadsund naas hurtigst via Randers, medens Stationer Nord for Fjorden naas hurtigst via Aalborg. Meget daarlig er Forbindelsen over Ryomgaard til Grenaa (Rute 74). Til Odder kommer man hurtigst via Horsens; men til alle Stationer paa Strækningen N. f. Odder (Rute 69) og til Hou kommer man lettest via Aarhus.

Meget bemærkelsesværdig er det, at Langaa og alle Stationer Nord for Aarhus til og med Ellidshøj naas hurtigst med Toget 12.51 fra Esbjerg over Struer-Viborg-Langaa; de to sidste Stationer før Aalborg naas hurtigst ved at køre til Aalborg først.

Om muligt endnu mere ejendommeligt virker det, at man kan komme 10 Min. før til Samsø, hvis man tager over København (eller Roskilde). Morgentoget fra Esbjerg kommer ca. 10 Min. for sent til at naa Færgen, saa maa man tage Lyntoget om Aftenen for at naa Aarhus, før Baaden sejler. At man fra Ringkøbing kan naa Kalundborgbaaden med Toget 6,05 understreger kun yderligere Esbjergs daarlige Stilling.

Sammenfattende kan man om vore Jyllandsforbindelser sige, at Lyntogene af og til giver ganske gode Muligheder for hurtige Forbindelser. Særlig er det (som allerede bemærket) med Forbindelsen 12,51 nordpaa muligt at naa Stationerne Ringkøbing, Holstebro, Skive, Nykøbing M., Viborg, Langaa, Randers, Hobro i Løbet af forholdsvis kort Tid. Det er iøvrigt paafaldende, at det er Københavnerforbindelsen, saa det er altsaa ikke for Esbjergs Skyld, at disse gode Forbindelser er kommet. Ganske hæderlige er enkelte Forbindelser over Skjern-Herning-Viborg og over Bramminge-Grindsted-Silkeborg-Langaa-Randers. Derimod er vore Forbindelser til Øst-Sønderjylland, og man kan vel sige



Elever paa Vestjysk Handelshøjskole gennemgaar alle Køreplanerne.

Østjylland i det hele taget, meget daarlige. Kun enkelte Persontogsforbindelser (Bumletog) har en forholdsvis kort Ventetid i Fredericia. Med andre Ord, for at komme hurtigt nordpaa fra Fredericia, skal man bruge Lyntoget, og det skal man som bekendt helst ordne ca. 14 Dage forud, og det er vist næppe ret mange Forretningsrejser, der bliver bestemt i saa god Tid. Hæderligt er kun Motortoget nordpaa i Forbindelse med »Vesterhavet« fra Esbjerg. Det er med dette Tog, man kan naa Aarhus paa 4 Timer og 10 Min.

Angaaende Forbindelserne til Øerne skal jeg ikke gaa i Enkeltheder, da de jo næppe har saa stor Betydning (interesserede kan nok selv finde ud af Kortet). Ogsaa her gælder det, at Lyntogene er gode nok; men de fleste andre Forbindelser daarlige. — Særlig mærkeligt synes det mig, at den hurtigste Forbindelse til Laaland-Falster gaar over Roskilde (Man kan tilfældigvis naa Københavnsforbindelsen til Øerne her!). Er der virkelig saa faa rejsende fra Jylland til Laaland-Falster, at det ikke kan betale sig at forbedre Forbindelsen over Slagelse-Næstved?

Paafaldende er det ogsaa, at man kommer hurtigst til Stationerne mellem Ringsted og Roskilde og mellem Ringsted og Næstved via Roskilde, og at kun Frederikssundbanen og det egentlige københavnske Nærtrafikopland rykker væsentlig nærmere til Esbjerg paa Grund af den gode Lyntogsforbindelse. Det ser f. Eks. ejendommelig ud, at det tager 5 Timer og 23 Min. til København, men over 9 Timer til Helsingør. Der tænkes aabenbart kun undtagelsesvis eller tilfældigvis paa rejsende fra Jylland.

At Forbindelsen til Bornholm for Tiden er saa daarlig skyldes Baadens tidlige Afgang fra København. Under normale Forhold skulde man kunne naa Rønnebaaden med Aftenlyntoget herfra 18,10, hvorved man vilde komme ned paa ca. 13 Timer til Rønne.

Skulde man til Slut opstille nogle Ønsker for Esbjergs Jernbaneforbindelser i den kommende Tid, maatte det særlig blive følgende:

1) Et dagligt Hurtigtogspar mellem København og Esbjerg og vel at mærke ført igennem til Esbjerg som Hurtigtog. (Vi bliver heller ikke kede af et Natekspresstogspar!)

2) I Tilslutning til dette Hurtigtog en hurtig Forbindelse til det østlige Sønderjylland og til Stationerne mellem Fredericia og Aarhus.

3) Flere og hurtigere Tog paa Diagonalruten Esbjerg—Bramminge—Silkeborg—Randers og i Tilslutning hertil bedre Forbindelser med Østjyllands smaa Tværbaner.

Steen B. Böcher,
Adjunkt, Dr. phil.

Statistikken FORTÆLLER

Byraadets Sammensætning siden 1925

	1925	1929	1933	1937	1943	1946
Socialdemokratiet	12	14	15	15	13	12
Radikale Venstre	1	1	1	0	1	1
Konservative Folkeparti	4	3	4	5	4	2
Venstre	8	7	5	4	4	7
Danmarks kommunistiske Parti*)	—	—	—	1	3	3

*) Opstillede i 1943 under Betegnelsen »Uafhængigt Arbejder- og Tjenestemandsparti«.

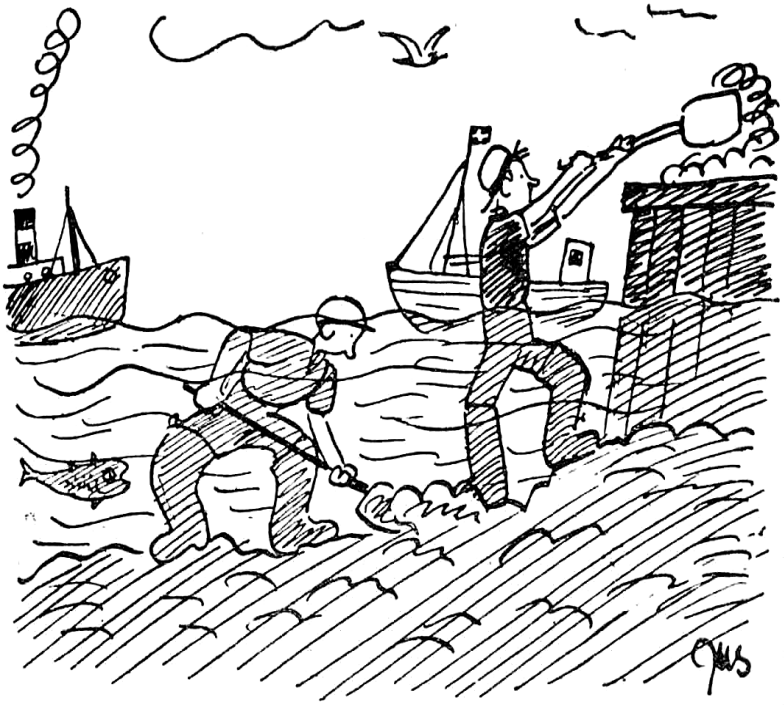
De sidste tre Valg i Esbjerg

	Til Byraad den 5. Maj 1943				Til Folketing den 30. Oktober 1945		Til Byraad den 12. Marts 1946	
	i Esbjerg	i Jerne*)	I alt	pCt.	Ant. Stemmer	pCt.	Ant. Stemmer	pCt.
Socialdemokratiet	6249	1120	7369	50,8	7880	38,1	8043	45,7
Radikale Venstre	371	127	498	3,4	792	3,8	560	3,2
Konservative Folkeparti	2191	197	2388	16,4	2330	11,3	1630	9,3
Venstre	1938	654	2592	17,9	3930	19,0	4628	26,4
Danmarks Retsforbund	109		109	0,7	431	2,1	188	1,1
Danmarks komm. Parti**)	1563		1563	10,8	4199	20,2	1969	11,2
Dansk Samling					1133	5,5	544	3,1
I alt gyldige Stemmer	12421	2098	14519	100,0	20695	100,0	17562	100,0
I alt ugyldige Stemmer	102	34	136		55		114	
I alt afgivne Stemmer	12523	2132	14655		20750		17676	
Valgdeltagelse i pCt.	73,6	81,4	74,6		85,7		82,1	

*) Jerne Kommune blev pr. 1. April 1945 indlemmet i Esbjerg Købstad.
**) Opstillede i 1943 under Betegnelsen »Uafhængigt Arbejder- og Tjenestemandsparti«.

Dagens Ærbødigst

Esbjerg Havn bliver uddybet i Anledning af Verdenspressens Besøg i Danmark i Sommer



Naar Verdenspressen til Sommer
skal holde Kongres her i Landet,
saa maa vi til Gæsternes Ære
jo gøre et eller andet.
Selv om vi ikke for Pressen
optræder som Mavekrybere,
skal Esbjerg Havn til Besøget
dog gøres to, tre Meter dybere.

Herinde i Hovedstaden
vi nødig maa være sløjere.
Til Ære for Verdenspressen
skal Rundetaarn gøres højere.
Desuden er det nok paatænkt,
at Strøget skal gøres bredere.
Saa blir vi rosende omtalt
i Verdensbladenes Ledere.

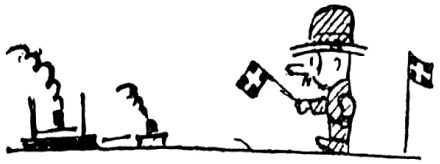
Selv Radioen har Planer
om at blive adskilligt kaadere,
og alle Springvand i Byen
i Juli vil blive vaadere.
Trafikken med Tog og Sporvogn
vil ogsaa blive gjort livligere,
og Tivoli vaagner af Dvalen
og blir betydelig tivoliere.

Af Maden, der er vor Stolthed,
er Fremmede ingen Yndere.
Modtagelseskomiteen
forsøger at blive lidt tyndere.
For ikke at irritere
d'Hrr. Verdensreportere,
maa Davidsens Smørrebrødsseddel
nok gøres en Meter kortere.

Ærbødigst

Berlingske Tidende.

Esbjerg Havn skal uddybes til Journalistkongressen



Journalister kommer — til Standens Gavn —
i saadanne Masser til Landet, menes det,
at man nu maa uddybe Esbjerg Havn.
Vi haaber ikke, det bli'r det eneste.

EKSTRAMANDEN

Ekstrabladet.