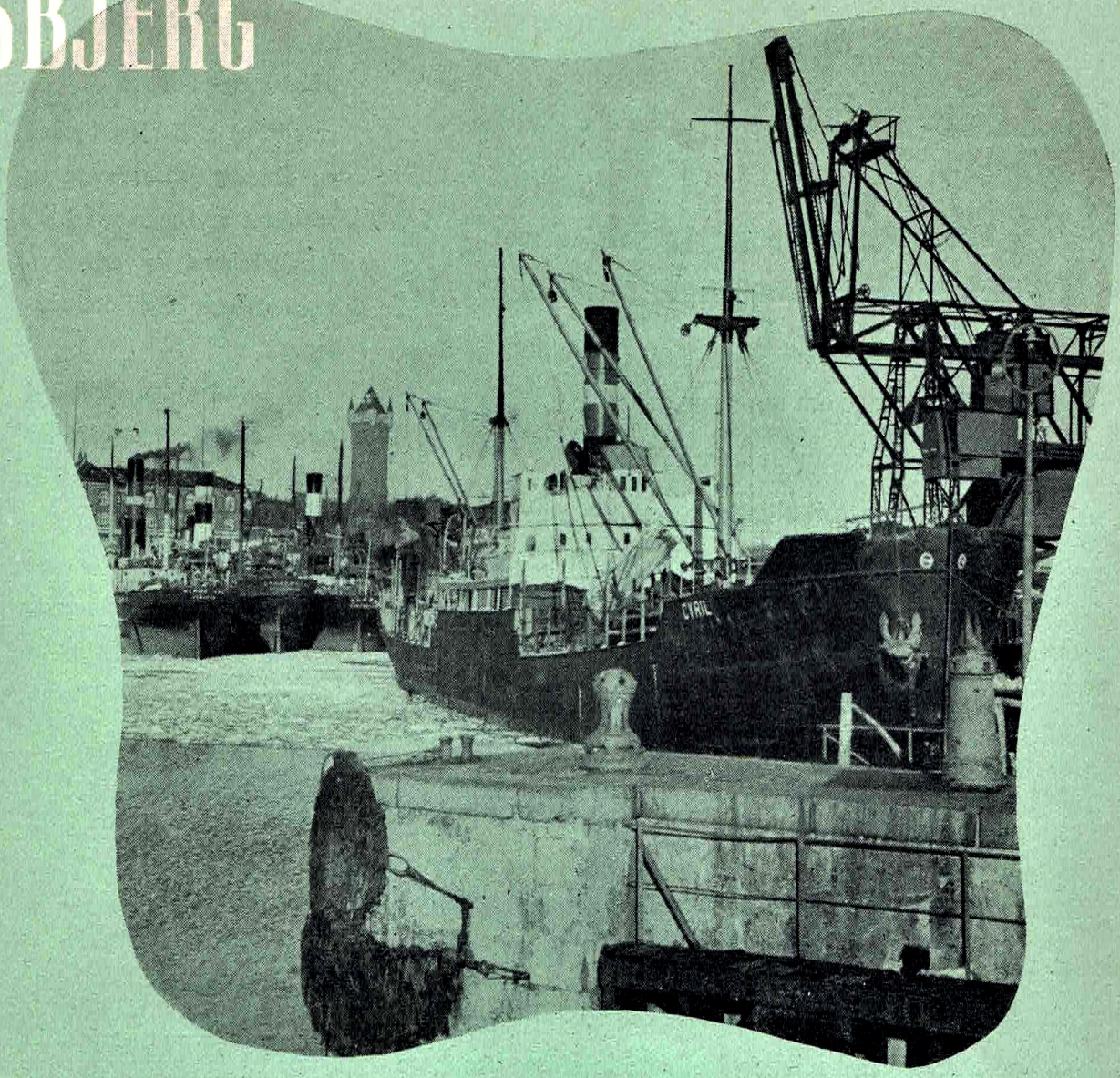
ESBJERG



BY- OG ERHVERVSØKONOMISKE OVERSIGTER

7. aargang

Nr. 1 . februar 1948

Fra Esbjergs altid isfrie havn, der har den korteste sejlforbindelse til verden i vest, følger vi gennem en artikel forbindelserne ud i Esbjergs store opland. Disse faktorer har paa væsentlige punkter haft indflydelse paa Esbjergs seneste udvikling, og den værdi byen kan sættes til. Herom fortæller andre artikler i dette hefte.

Tidsskriftet »Esbjerg« har været savnet — det har udgiverne og redaktionen faaet adskillige beviser paa! — i hele aaret 1947. Før denne tid kom det flere gange om aaret, og det vil det forhaabentlig nu ogsaa komme i fremtiden.

Forskellige forhold, som der ingen grund er til nærmere at komme ind paa her, bevirkede, at tidsskriftet helt udeblev i det aar, der nu er væk. Nu er det her altsaa igen, og det er da naturligt her paa udgivernes vegne at give de mange interesserede læsere og venner af tidsskriftet en undskyldning for udeblivelsen.

Til gengæld haaber baade udgivere og redaktører, at saavel dette hæfte som de følgende hæfter ikke alene vil bevare tidsskriftets venners interesse, men ogsaa bevirke yderligere interesse hos disse og skabe interesse i endnu større kredse for den lille populært affattede budbringer fra og om Esbjerg, som tidsskriftet er.



Borgmester

»Esbjerg«

er udgivet af Esbjerg byraad og Esbjerg erhvervsraad og redigeret af kommunaldirektør Borchorst og erhvervsraadssekretær Ejgil Rasmussen.

Heftet udsendes normalt 4 gange aarligt, men har paa grund af særlige forhold ikke været udsendt i 1947.

Heftet bringer by- og erhvervsøkonomiske artikler og oversigter fra Esbjerg by og udsendes gratis til interesserede ved henvendelse til ekspeditionen: Esbjerg erhvervskontor, Torvet, telefon 2579.

★

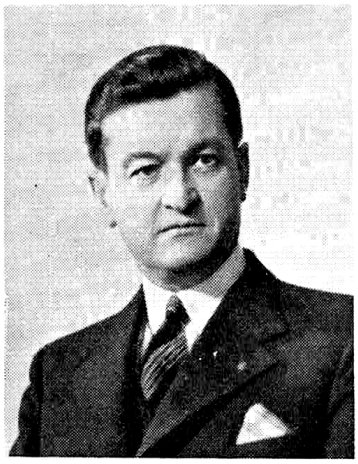
I næste nummer

bringes bl. a. en oversigt over byens indtægter og erhvervsforhold og en beretning vedrørende flygtningelejrene omkring Esbjerg.

★

Indhold

Forord ..... side 2
Esbjerg kommunes udvikling ..... » 3
Esbjergs forbindelse med oplandet ..... » 6
Esbjerg er 217 millioner kroner værd ... » 15
Esbjergs befolkning pr. 5. novbr. 1945 .. » 18



Kommunaldirektør cand. jur. & polit.
Hans Nielsen, Aalborg

Esbjerg Kommunes Udvikling*

I AARENE 1939–1946

I nærværende Artikel skal forsøges gengivet Hovedtrækkene af Esbjerg Kommunes Udvikling i Aarene 1939—1946.

Ved Indgangen til det sidste Førkrigsaar stod Esbjerg Kommune og Esbjerg Bysamfund økonomisk velafbalanceret. Flere af Kommunens Virksomheder stod midt i store Udvidelser; der skal nævnes Elektricitetsværkerne, der var ved at bygge Dampcentralen, Gasværket, Sygehuset, Udbygningen af Tarphagevejen, der skulde bringe Esbjerg i hurtig Forbindelse med Ferielandet nord for Varde Aa.

Men Krigsudbruddet i 1939 ændrede pludselig Billedet. Alle sagkyndige frygtede, at Esbjerg Erhvervsliv stod overfor nærmest uovervindelige Vanskeligheder; man følte sig overbevist om, at Minefaren vilde gøre Fiskeriet umuligt, hvortil kom, at Esbjergs andet Hovederhverv, Eksporten, som under første Verdenskrig gik i Staa. Imidlertid udviklede Forholdene sig saaledes, at Fiskeriet gennem dets Udøvere, der trodsede alle Farer og Besvær, tilførte Esbjerg Bysamfund meget store økonomiske Værdier. Skjules kan det heller ikke, at en Del af de svimlende Beløb, den tyske Værnemagt bortødslede, bundfældede sig i Esbjerg.

For Kommunens Økonomi blev Krigsaarene Konsolideringsaar. Under saa at sige fuldstændig Enighed i Byraadet fulgte man den Linje, man allerede før Krigen havde lagt. Man afstod fra at følge den Fristelse, der laa i at nedsætte Ligningsprocenten voldsomt, hvad man, saafremt man kun havde administreret efter Øjeblikkets Tarv, udmærket kunde have gjort. En vis Lettelse i Ligningen blev dog ogsaa muliggjort. Et Par Tal skal illustrere Forholdene: Medens Borgernes samlede ansatte Indkomst i 1939 udgjorde 35,5 Mill. Kr. og den skattepligtige Indkomst 24,3 Mill. Kr. var denne i 1944 steget til henholdsvis 97,8 Mill. Kr. og 101,3 Mill. Kr., en Stigning, der ogsaa kan illustreres derved, at den samlede Skattemængde, der i 1944 blev udskrevet til Stat, fælleskommunal Udligningsfond og

*) Artiklen er skrevet ved udgangen af 1946, forinden forfatteren overtog kommunaldirektørstillingen i Aalborg.

Kommune oversteg den skattepligtige Indkomst i 1939. Ligningsprocenten bevægede sig i disse Aar fra 13,4 % i 1939 til 9 % i 1944, i 1945 9 % og i 1946 9,5 %.

Ved Udgangen af 1946 staar Esbjerg Kommunekasse vel rustet til at tage nogle magre Aar, som formentlig heller ikke udebliver. Lykkeligvis undgik man det voldsomme Nedslag, som man med Rette frygtede ved Krigens Slutning.

Et andet Led i Bestræbelsen for at imødegaa Vanskelighederne i Efterkrigstiden var Udarbejdelsen af store Beskæftigelsesplaner; her skal nævnes et enkelt Eksempel, ogsaa da dette er mest kendt af Offentligheden: Fanøbroprojektet. For Esbjergs Regning og Risiko foreligger Planer og Tegninger udarbejdet saa vidt, at dette Arbejde vilde kunne være sat i Gang, saafremt en Kæmpearbejdsløshed var indtruffet efter Krigens Ophør. Naar dette sidste lykkeligvis ikke indtraf, skyldtes det for Esbjergs Vedkommende i høj Grad, at de mange fremmede Arbejdere, der var søgt til Esbjerg for at deltage i Fæstningsarbejderne, forinden var naaet at søge andet Sted hen. Angaaende Fanøbroprojektet bør forøvrigt vist siges, at dets Gennemførelse vil forudsætte Tilstedeværelse af stort Overskud af Arbejdskraft eller med andre Ord, at det kun lader sig realisere som Beskæftigelsesforanstaltning i en Periode, hvor det offentlige skal beskæftige en meget stor Skare arbejdsløse.

En afgørende Begivenhed i Esbjergs kommunale Liv indtraf, da det i 1945 efter flere Aars ihærdige Anstrengelser lykkedes at løse Forholdet mellem Esbjerg og dets Nabokommune Jerne. Esbjerg var efterhaanden saaledes indeklemt, uden Mulighed for at anvise Grunde til Byggeri, hvad enten det drejede sig om Boligbyggeri eller Bygninger til Virksomheder, at anden Udvej end en Indlemmelse ikke stod tilbage. Resultatet blev Totalindlemmelsen af Jerne Kommune den 1. April 1945. I Folketal steg Esbjerg ca. 6000, men i Areal multipliceredes Esbjergs oprindelige Areal med 5.

Trods store Vanskeligheder udbyggedes et enkelt Felt indenfor Kommunen stærkt under Krigen. Elektricitetsproduktionen i saa at sige hele Vestjylland maatte foregaa paa Vestjyllands eneste Dampcentral, nemlig Centralen i Esbjerg. Dette medførte en voldsom Udvidelse af denne Dampcentral, en Udvikling, der formentlig dog kun er Begyndelsen til en meget stærkere Udvikling i samme Stund, der i Danmark bliver Mulighed for at udnytte Elektriciteten paa samme rationelle Maade, som allerede er sket i visse andre Lande. Nævnes skal ogsaa Udbygningen af Vandkraftcentralen ved Karlsgaarde.

Det er ikke her Stedet at fortælle Besættelsestidens Historie for Esbjergomraadet, men et Tilbageblik vilde ikke være rigtigt, uden at omtale ogsaa dette. Faa Egne af Landet følte Besættelsens Tryk som Esbjergegnen, og kun et Par andre Byer havde Besættelsesstyrker af tilsvarende Størrelse som Esbjerg. Med en fast Belægning, der optog 3 af Kommuneskolerne, Arbejderhøjskolen (nu Fiskerhøjskole), Handelshøjskolen, Dele af Teknisk Skole samt en Række Lokaliteter indenfor Hotelvirksomheden og andre Erhvervsvirksomheder, en svingende, men aldrig ringe Belægning i Havnen og med en Omegn, særlig Fanø, spækket med tysk Militær, maatte det blive en broget Opgave at fri Byens Beboere for den direkte Gene, for ikke at sige Ulykke, at faa Soldaterne nærmere ind paa Livet ved privat Indkvartering. Et af Lyspunkterne var da ogsaa, at det bortset fra kortvarrige og kun enkelte Tilfælde lykkedes indenfor Esbjerg Bys Grænser at holde Sol-

daterne i Massekvarterer. For saa vidt angaar Erhvervene, søgte man som Formidler at faa Byrderne fordelt bedst muligt, ligesom man altid anvendte offentlige og halvoffentlige Lokaliteter, saa langt det var forsvarligt, inden man opgav Forsvaret for de private Ejendomme.

At Tilstedeværelsen af den voldsomme tyske Belægning og, i den sidste Del af Perioden, Tilstedeværelse af en stor Gestapoafdeling ikke af nogen dansk Myndighed kunde afværges, ved enhver. Til Gengæld for de baarne Byrder, kan Esbjerg med Glæde se tilbage paa, at den Modstand, der paa et vist Tidspunkt skulde til for at fremkalde den afgørende Vending i Politikken overfor Tyskerne, udgik fra Esbjerg.

Esbjerg staar endnu i Dag usikker overfor selv den nærmeste Fremtid. Esbjergs Konjunkturer har altid været nøje forbundne med Konjunkturerne i det Erhverv, for hvis Skyld Esbjerg Havn grundlagdes: Landbruget, og saaledes ogsaa nu. Dog spiller nu Byens andet Hovederhverv: Fiskeriet, en Rolle større end nogensinde før, saaledes at Byen har mere end een Streng at spille paa.

Indadtil har Esbjerg et for Byens Trivsel meget afgørende Problem, der maa løses, nemlig Tilvejebringelse af Grunde egnet til Placering af Virksomheder, der kan gøre Esbjerg endnu mere uafhængig af et enkelt Hovederhvervs Konjunkturer. Dette maa løses gennem det netop foregaaende Arbejde paa at skabe en Byplan.

Esbjergs Forbindelse med sit Opland

For en Bys Handel og Industri er det utvivlsomt af den største Betydning, at man har et grundigt Kendskab til dens Opland. For Esbjergs Vedkommende er der allerede udført et ret betydeligt Arbejde i saa Henseende; men endnu er der dog Forhold, der trænger til nærmere Belysning. Blandt disse er ogsaa Esbjergs Forbindelser med sit Opland.

I en tidligere Artikel i Esbjerg, by- og erhvervsøkonomiske Oversigter[1]) er der udelukkende for Jernbanernes Vedkommende vist Esbjergs Forbindelser med hele Landet. Af større Betydning er det imidlertid at muliggøre en samlet Vurdering af Esbjergs Forbindelser med sit nærmeste Opland. Dette er af Vigtighed ikke blot for at give en Oversigt over de øjeblikkelige Forhold, men nok saa meget for at have et Grundlag for Drøftelsen af eventuelle Forbedringer. Paa Opfordring af Erhvervsraadssekretæren har jeg paataget mig at forsøge paa at løse denne Opgave. — Det første, man maa gøre sig klart, er, at de forhaandenværende Trafikmidler ikke kan behandles under eet, dels fordi de følger forskellige Veje, og dels fordi det, der skal transporteres, er af forskellig Art. Man kan benytte Jernbaner, Rutebiler, Lastbiler, Personbiler, Cykler o. s. v., og det kan dreje sig om Varetransport eller Persontransport; alt dette maa tages i Betragtning, naar Byens trafikale Forhold skal undersøges.

Et fortræffeligt Middel til at give en Oversigt over Trafikforhold har vi i de saakaldte Isochronkort (af græsk isos = lige og chronos = Tid). Et saadant Kort viser ved Hjælp af Kurver trukket gennem Steder, der kan naas i Løbet af samme Tid fra et givet Punkt (her Esbjerg), hvor lang Tid det vil tage, at naa et vilkaarligt Punkt paa Kortet, samt som Regel ogsaa den Vej ad hvilken man hurtigst naar dette Punkt. Kurverne paa Kortet kaldes Isochroner og benævnes Halvtimes eller Heltimes-Isochroner efter Tidsafstanden imellem dem.

Disse Kort kan konstrueres paa mange forskellige Maader,[2]) hvoraf flere dog kun har teoretisk Interesse. De Kort, der er konstruerede til denne Artikel, maa begge henregnes til den Gruppe, der betegnes som Optimal-Isochronkort, d. v. s. Kort, der viser den *hurtigste Forbindelse* med Benyttelse af eet eller flere Trafikmidler. Naar jeg har valgt denne Korttype, er det fordi den synes mig bedst at svare til de Krav, det praktiske Liv stiller og derfor bedst illustrerer de virkelige Forhold.

Lettest overskuelige er Forholdene, naar man kun har at gøre med eet Transportmiddel. Kortet, Fig. 1, er et Isochronkort for Landevejstrafikken fra Esbjerg. Det er beregnet med Udgangspunkt i Esbjerg, nærmere bestemt Torvet —

Notetallene [1])[2])[3])[4]) henviser til litteraturfortegnelsen Side 14.

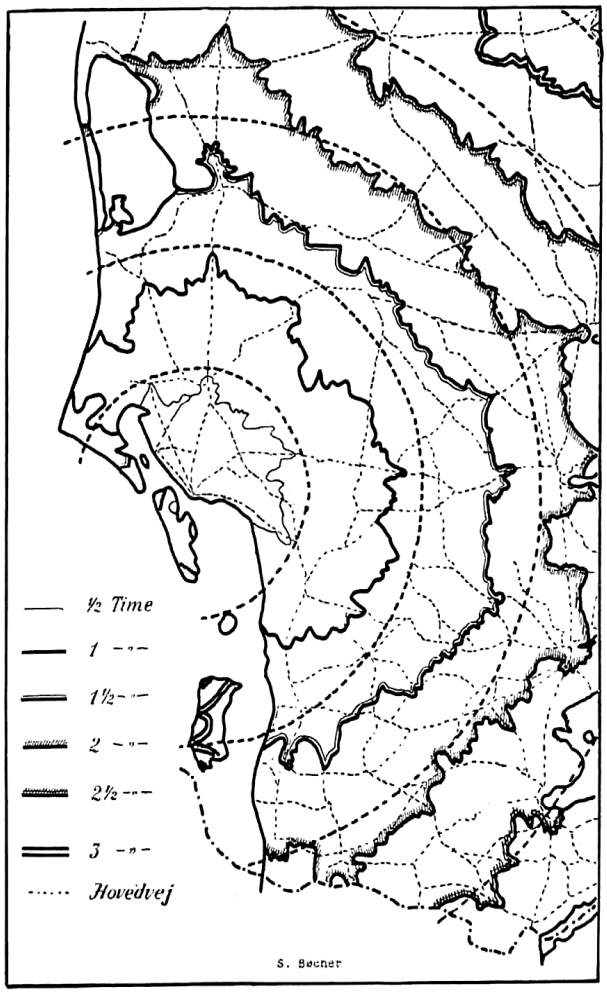


Fig. 1. Tidsafstanden fra Esbjerg for Automobiltrafik (beregnet for Gennemsnitsfart af 40 km i Timen).

Byens trafikale Centrum. Da det i særlig Grad er Lastbiltrafikken til og fra Byen, der har Interesse for Byens Erhverv, er der ved Kortets Konstruktion regnet med en Gennemsnitshastighed af 40 km i Timen paa Hovedvej og 30 km i Timen paa Biveje samt med nedsat Hastighed gennem bymæssig Bebyggelse, i Sving, Vejkryds o. l. Uden for Veje er der regnet med Gang, 6 km i Timen.

Ved Overfartsstederne er der foruden med selve Overfartstiden regnet med en passende Ekstratid, da man jo altid maa være ved Færgen lidt før dennes Afgangstid. Denne Ekstratid er for Fanøfærgen sat til 10 Minutter og for Rømøfærgen til ½ Time. — Paa andre Isochronkort[2]) for Landevejstrafik er der ved Overfartsstederne regnet med Overfartstid + gennemsnitlig Tid mellem to Forbindelser. Dette vilde med Fanøfærgens Fartplan for April 1946 give en Overfartstid paa 3 Timer og 8 Min. Det er klart, at dette er uden større praktisk Betydning; skal en Lastbil fra Esbjerg til Fanø, vil man naturligvis starte paa et Tidspunkt, der er afpasset efter Færgens Afgangstid. Det samme gælder i høj Grad om den ene daglige Forbindelse til Rømø; den er dog uden større Betydning.

Paa Kortet er foruden de virkelige Halvtimes-Isochroner indtegnet de ideale Halvtimes-Isochroner — de punkterede Cirkler —. Paa ½ Time vilde man med en Fart paa 40 km i Timen naa den første Cirkel, forudsat at der var en snorlige Landevej uden Sideveje eller Bebyggelse. Naar de faktiske Halvtimes-Isochroner ikke naar disse Cirkler, ligger det altsaa i Vejenes Retning og Art. Det ses tydeligt, at man paa 1 Time naar længst ad Hovedvejene Nr. 12 og 11, hvor Hastigheden kun behøver at nedsættes gennem Esbjerg og Varde og i et enkelt Sving. Knap saa langt kommer man ad Hovedvej Nr. 1, der ikke er facadeløs før efter Jerne, og hvor man adskillige Steder kommer gennem Smaabyer og passerer Vejkryds og det berygtede Vejrup-Sving.

Kortet viser, at Varde lige kan naas paa ½ Time, Ribe paa 3 Kvarter, Skjern og Grindsted paa knap 1½ Time, Løgumkloster paa 1¾ Time, Ringkøbing, Vejle, Kolding, Christiansfeld, Haderslev og Tønder paa knap 2 Timer, Brande, Aabenraa og Tinglev paa 2—2½ Time, Herning paa lidt over 2½ Time, Krusaa paa knap 3 Timer og endelig Silkeborg paa ca. 3½ Time.

Kortet kan iøvrigt ogsaa i store Træk anvendes som Isochronkort for Personbiltrafik, idet 1½ Times-Isochronen da vil svare til 1 Time (60 km i Timen).

At disse Forhold har praktisk Betydning ses meget tydeligt ved at sammenligne Kortet Fig. 1 med et her tidligere offentliggjort Kort over Lastbiltransporterne til Esbjerg.[3]) Det viser sig, at ca. Halvdelen af Lastbiltransporten kommer fra et Omraade, der ligger inden for 1½ Times-Isochronen.

Selvom Isochronerne har et nogenlunde regelmæssigt Forløb, koncentrisk uden om Esbjerg, ser man dog tydeligt paa Kortet, at Vejforbindelserne maa være særlig daarlige mod NØ og SØ; her ligger de faktiske Isochroner længst bagved de ideale. Dette skyldes ikke særlig vanskelige Terrænforhold som Moser o. l., som maa omgaas af Vejene, men udelukkende det Forhold, at Vejene — særlig Hovedvejene — ikke her har Retning mod Esbjerg. For at komme til Egnen lige NØ for Esbjerg omkring Roust, maa man f. Eks. køre om ad Varde eller Korskroen, idet Vejene i dette Omraade næsten alle er orienterede mod Varde. Lignende Betragtninger kan gøres gældende for Omraadet mod SØ. Det er altsaa særlig paa disse to Steder, at det gamle Vejnet ikke er blevet tilpasset til Esbjerg Havn, og det er her, man maa sætte ind med Forbedringer i Fremtiden. Det ses ogsaa, at Omraadet Øst for Filsø vil have stor Fordel af den projekterede Forlængelse af Esbjerg-Billum Vejen (Tarphagevejen).

Selvom Forbedringer i Esbjerg Vejnet er ønskelige baade af Hensyn til Fisketransporten og Transporten af Eksportvarer til Havnen, er Forbindelserne ad Landevejene dog i det store og hele ret gode. Knap saa godt ser det ud for Esbjerg, naar man betragter Jernbane- og Rutebiltrafikken. Jernbanenettet (se Fig. 2) lader sig selvsagt ikke ændre, og det kan vel heller ikke anses for paakrævet; men som tidligere paavist[1]) lader Kø-

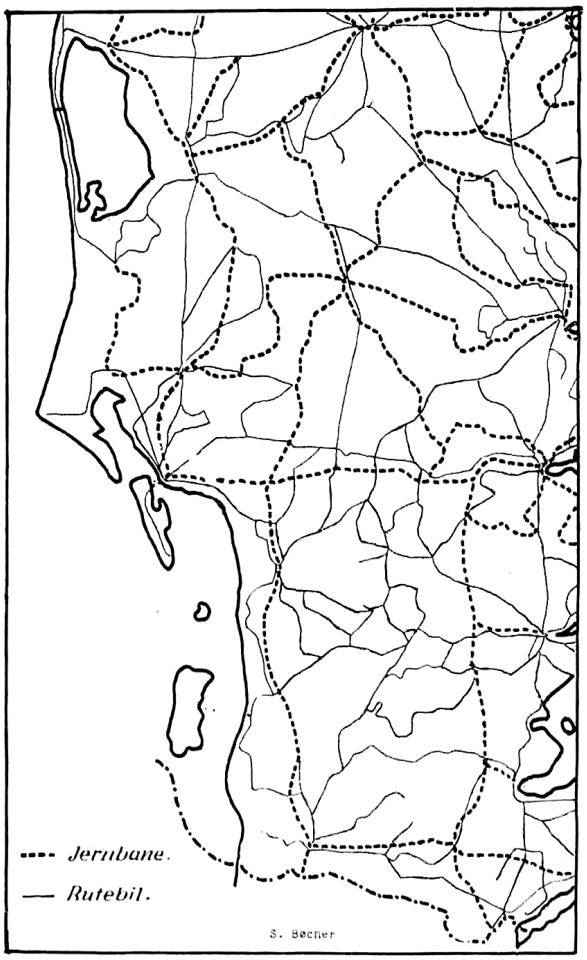


Fig. 2. Jernbaner og Rutebilruter i Esbjergs Opland.

replanerne noget tilbage at ønske for Handelsbyen Esbjerg, selvom den nye Køreplan har medført visse Forbedringer.

Interessant vilde det være, om man kunde give en Oversigt over Transporthastigheden for Jernbanegods. Dette er imidlertid en meget vanskelig Sag bl. a. paa Grund af de mange forskellige Forsendelsesmaader (Banemærke, Ekspres-, Il-, Fragtgods m. v.). Særlig maa det dog bemærkes, at det er umuligt med Sikkerhed at sige, hvornaar en til en Station ankommet Godsvogn vil blive losset. Hosstaaende Oversigt, der gælder for April 1946, giver dog et Indtryk af Forsendelseshastigheden med Bane inden for Esbjerg Opland.

Fragtstykgods indleveret i Esbjerg en

Tirsdag i April 1946 anbragtes Kl. 22 samme Dag i Kolding, hvis indleveret om Formiddagen

Kl.	6½	Onsdag	i Ribe
»	8	»	i Varde
»	11	»	i Nr. Nebel og Haderslev
»	11½	»	i Tønder
»	12	»	i Aabenraa
»	12½	»	i Skjern
»	14	»	i Vejle
»	14½	»	i Grindsted
»	15½	»	i Ringkøbing
»	22	»	i Kolding, hvis afleveret om Eftermiddagen
»	12½	Torsdag	i Silkeborg
»	14¾	»	i Herning.

Godsinspektør Stubbe, Esbjerg, der velvilligst har meddelt ovenstaaende Oversigt, fortæller, at en lignende Oversigt gældende for samtlige Landets Købstæder i tidligere Tid blev tilsendt Esbjerg Handelsstandsforenings Medlemmer. Naar det ikke sker nu, ligger det i, at man som nævnt ikke med Sikkerhed kan sige, hvornaar en Godsvogn bliver losset. En saadan Oversigt vil utvivlsomt være af stor praktisk Værdi, saa man maa haabe, at den snart igen kan udsendes.

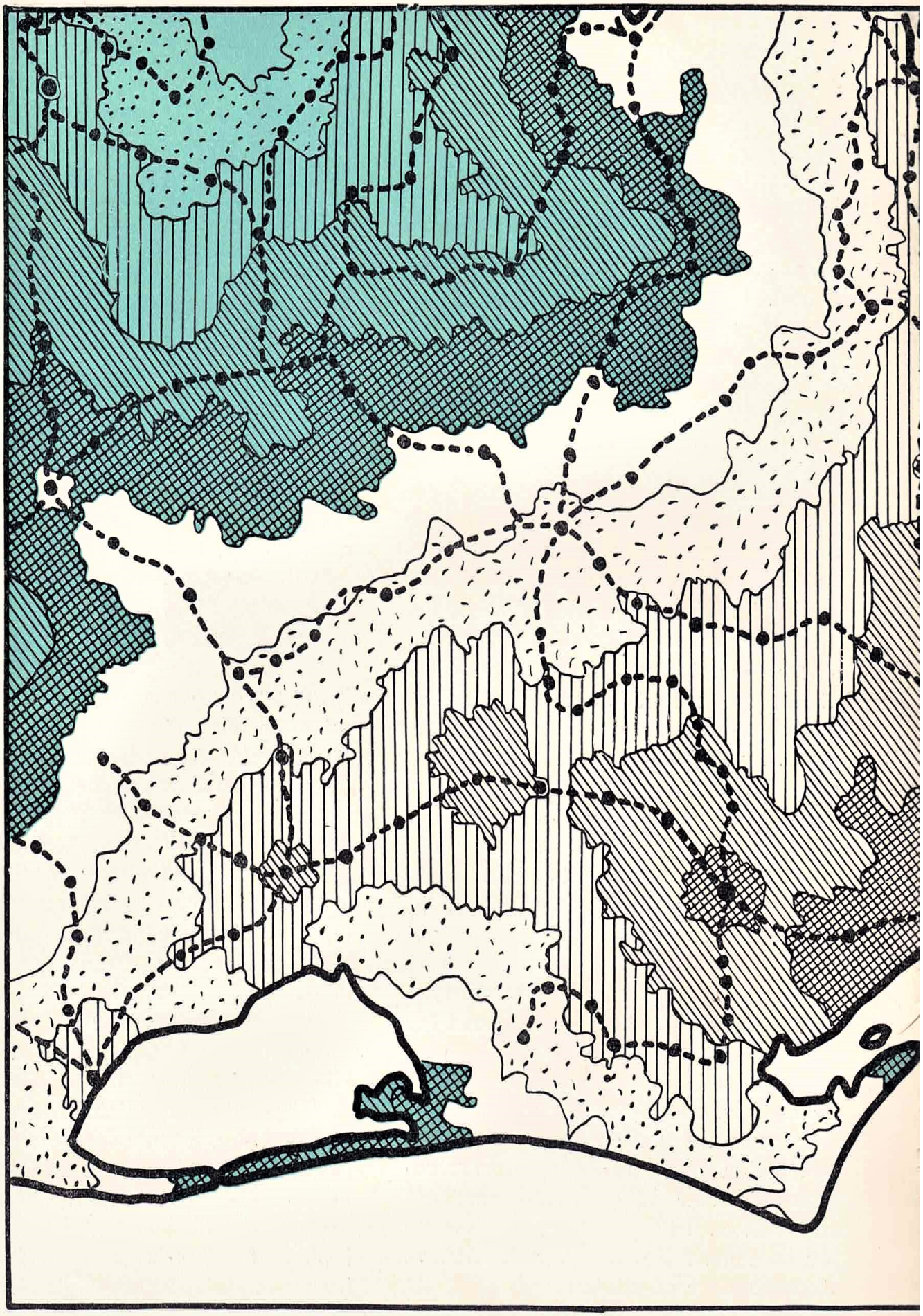
Selvfølgelig kan Befordringen pr. Bane ikke over de smaa Afstande inden for Esbjergs Opland konkurrere i Hastighed med Bilerne; men da Farten for en Mængde Forsendelsers Vedkommende er af mindre Betydning, vil Transportprisen i disse Tilfælde blive afgørende for Valget af Transportmiddel. En Undersøgelse af Forsendelsespriserne for de forskellige Transportmidler vilde utvivlsomt være meget interessant; desværre støder den paa en Mængde praktiske Vanskeligheder, og da Forholdene endnu ikke kan betragtes som normale, har jeg ikke anset det for formaalstjenligt at gennemføre en saadan.



Af Betydning for Valget af Transportmiddel er ogsaa i mange Tilfælde Antallet af Omladninger. Der kan saaledes ikke være Tvivl om, at det er de mange Omladninger ved Jernbanetransporten, der er Aarsagen til, at de skøre Æg i meget stor Udstrækning transporteres pr. Bil.

En anden Side af vort Transportvæsen tager særlig Sigte paa Personbefordringen. Foruden Jernbanerne, der delvis er behandlet i en tidligere Artikel,[1]) har vi Rutebilerne, der særlig har Betydning for det nærmeste Opland, bl. a. fordi de i høj Grad savner direkte Tilslutninger til Tog og andre Rutebiler.

Kortet Fig. 2 viser Jernbanerne og de i April 1946 eksisterende Rutebilruter inden for Esbjergs Opland. Det ses allerede paa dette Kort, at Rutebilruterne kun undtagelsesvis gaar fra Købstad til Købstad; Rutebilernes vigtigste Opgave



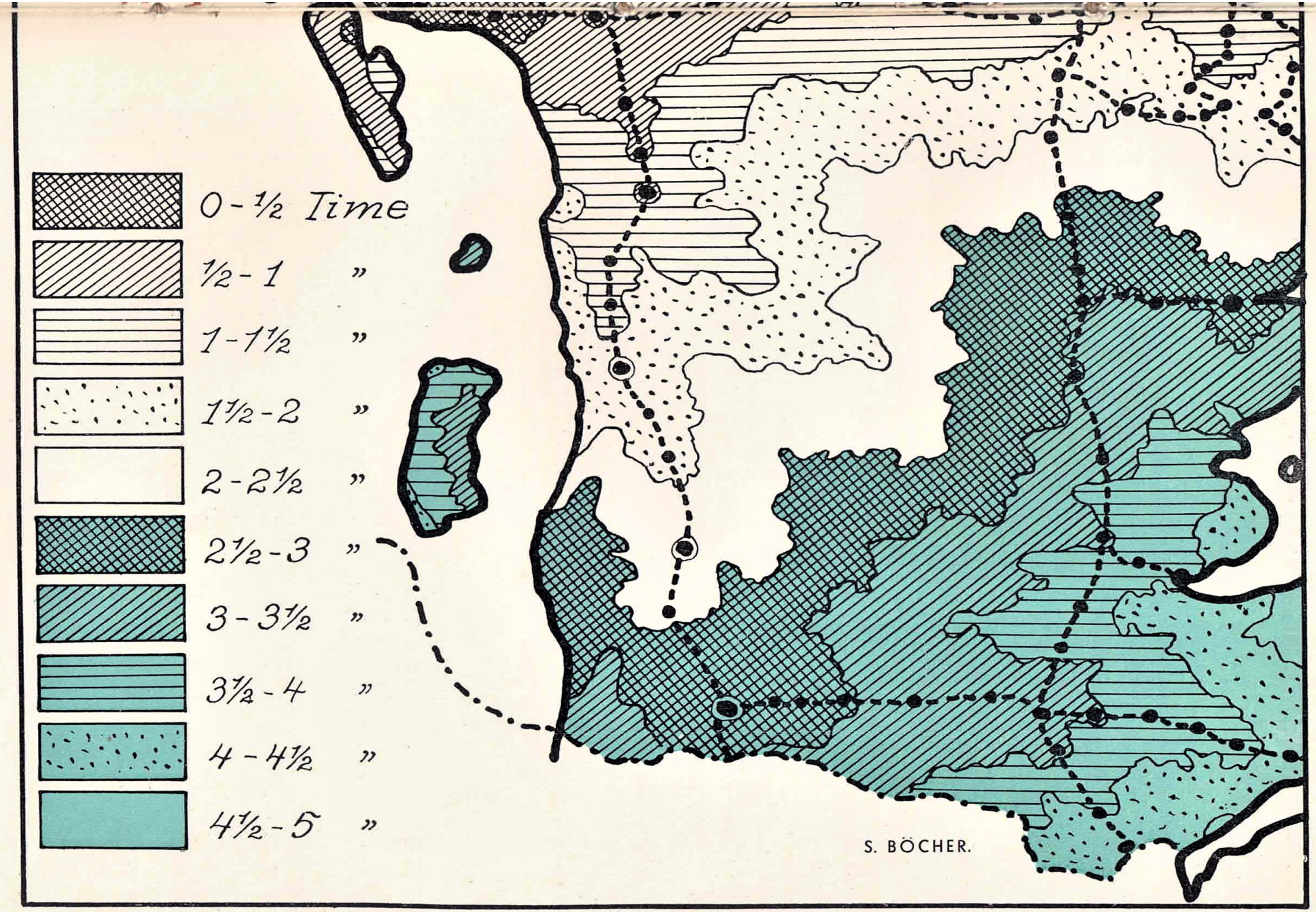


Fig. 3. Tidsafstande for Personbefordring fra Esbjerg (Jernbaner og Rutebiler).

er at sætte det nærmeste Landbooplan i Forbindelse med Købstaden. Derfor ser man ogsaa Ruterne strække sig som Fangarme ud fra Købstæderne. Særlig tydeligt er dette for Østkystbyernes Vedkommende. — Esbjerg er paa ingen Maade særlig velforsynet med Rutebiler; men dette ligger jo bl. a. i, at det nærmeste Opland ikke er nær saa tæt befolket som Østkystbyernes. At Esbjerg kun har 8 Rutebilruter mod f. Eks. Hernings 16 hænger naturligvis sammen med, at den kun har et Opland paa knap 180°, da der er Hav paa den ene Side.

En endnu bedre Oversigt over Mulighederne for Personbefordring giver dog ogsaa her et Optimal-Isochronkort (Fig. 3.). Dette Kort er konstrueret paa følgende Maade: Fra Esbjerg tager man den hurtigste Forbindelse med Tog eller Rutebil eller begge Dele saa nær til Bestemmelsesstedet som muligt, derfra regnes man at cykle videre med en Gennemsnitsfart paa 15 km i Timen, hvor der er Veje. Hvor der ingen Veje er, regnes med en Ganghastighed paa 6 km i Timen.

Man ser straks, at Isochronernes Forløb er langt mere uregelmæssigt end paa Fig. 1., og kun omkring Nord- og Østbanen ligger Isochronerne noget bedre her. Særlig gode er Forholdene paa Varde-Skjern-Ringkøbing-Ruten; dette har sin Aarsag i, at der paa denne Strækning er regnet med Lyntogene, hvortil der ikke kræves Pladsbillet her; østpaa er der først regnet med Lyntog til Kolding.

Kortet viser, at Varde naas paa 1 Kvarter, Bramminge paa knap ½ Time, Ribe, Brørup og Skjern paa knap 1 Time, Ringkøbing og Kolding paa ca. 1 Time og 1 Kvarter, Grindsted paa ca. 1½ Time, Herning og Vejle paa lidt over 2 Timer, Tønder og Haderslev paa lidt under 3 Timer, Aabenraa og Silkeborg paa knap 4 Timer.

De gode Forbindelser med Jernbanerne giver sig tydeligt til Kende paa Kortet foruden paa de to omtalte Strækninger ogsaa paa Ruterne Skjern-Herning-Silkeborg og Bramminge-Ribe-Tønder-Tinglev. Andre Ruter derimod har overhovedet ingen Indflydelse paa Isochronernes Forløb; dette gælder i særlig udpræget Grad visse Privatbaner som f. Eks. Varde-Nr. Nebel og Vejen-Grindsted-Troldhede. Dette betyder altsaa, at det ikke tidsmæssigt kan betale sig at benytte disse Baner ved Rejser fra Esbjerg.

Meget bemærkelsesværdigt er det, at Rutebilerne kun i meget ringe Grad paavirker Isochronernes Forløb. Dette hænger sammen med to Ting: Det ene er, som allerede omtalt, at Rutebilerne kun undtagelsesvis har Tilslutning til Jernbanerne. Kun i et enkelt Tilfælde giver en saadan Tilslutning en væsentlig Forbedring i Trafikforholdene nemlig Ruten Ribe-Gram-Aabenraa, der har Tilslutning til Tog fra Esbjerg. Det andet er, at Rutebilerne for Tiden paa Grund af Gummimanglen kun maa regne med en Gennemsnitsfart paa 23 km i Timen mod tidligere 30. Da der ud over Jernbaner og Rutebiler paa Kortet er regnet med Cykle — 15 km i Timen — er det klart, at Rutebilerne kun kan give en ringe Forbedring. Bedst er Ruterne Esbjerg-Vejen-Vejle og Esbjerg-Billum-Oksbøl. For den førstes Vedkommende gælder det, at man kommer særligt hurtigt til Steder paa Strækningen Vejen-Bække ved at tage med Toget til Vejen og derfra med Rutebilen.

Særlig daarligt betjente Omraader i Esbjergs Opland er Egnene mod Nordøst og omkring Varde-Nr. Nebel Banen; men det kan jo heller ikke nægtes, at i hvert Fald det første er ret tyndt befolket. Omraadet omkring Varde-Nr. Nebel



Banen er gennem den langsomme Bane knyttet til Varde; men efter Tarphagebroens Aabning er der næppe Tvivl om, at dette Omraade i stigende Grad vil blive betjent af Esbjerg,[3]) og med den forlængede Tarphagevej vil naturligt følge en Rutebilforbindelse i denne Retning.

Paa endnu et Sted kunde man ønske en Forbedring af Forholdene, nemlig i Retningen Bramminge-Haderslev. Idealet set med Esbjergøjne maatte være en Rutebil Bramminge-Haderslev i Tilslutning til Togene til og fra Esbjerg.

Forbindelsen til Rømø er i Virkeligheden meget daarligere end Kortet viser, idet det kun er et Par Gange om Maaneden, at den ene daglige Færgetur falder paa et saa heldigt Tidspunkt, at saa god Forbindelse kan opnaas (Færgens Sejltider skifter med Tidevandet). Forholdene her vil naturligvis blive radikalt ændrede, naar Rømødæmningen til sin Tid aabnes for Trafik.

Aagesen mener[4]), at en af Grundene til, at Esbjergs Befolkning i saa stor Udstrækning er kommet fra Egnene omkring Banerne skulde være den, at den fra Landboegnene udvandrede Ungdom gerne søger hen til et Sted, hvorfra de let kan komme hjem paa Besøg. En Sammenligning mellem Isochronkortet Fig. 3. og *Aagesens* Kort (Esbjerg 1946, Nr. 1. og Geografisk Tidsskrift, 1946, Fig. 2.) viser saa stor Overensstemmelse, at der næppe kan være Tvivl om, at dette er rigtigt.

Aagesen mener, at der ved Indvandringen til Esbjerg er knyttet Handelsforbindelser mellem Esbjerg og Oplandet, og tænker sig, at den ringe Indvandring fra Grindstedegnen skulde være en af Aarsagerne til, at der kun i ringe Grad transporteres Varer herfra til Esbjerg, skønt der er direkte Jernbaneforbindelse. Man kan imidlertid heller ikke se bort fra, at denne Jernbaneforbindelse er forholdsvis daarlig; i hvert Fald viser Undersøgelsen over Lastbiltransporten til Esbjerg,[3]) at Grindsted-Egnen ingenlunde staar tilbage for andre Egne, der ligger i samme Tidsafstand fra Esbjerg (Kortet Fig. 1).

Skulde vi til Slut opsummere Esbjergs Fremtidsønsker i trafikmæssig Henseende udover de i den tidligere Artikel nævnte Ønsker om Forbedringer i Køreplanen, maatte det blive følgende:

1) Forbedrede Rutebilforbindelser i Retning Grindsted.
2) Forlængelse af Ruten Tarphage-Billum ad den projekterede Vej med Sommerforbindelse mod Vejers.
3) Forbedrede Forbindelser i Retning mod Haderslev.

De øvrige Forhold vil automatisk forbedres, naar Rutebilerne igen kan sætte Farten op. Eksempelvis kan det nævnes, at Vejle i saa Tilfælde vil kunne naas paa knap 2 Timer.

Steen B. Böcher.

Litteratur:

1. S. Böcher: Hvor hurtigt (eller hvor langsomt) kan man komme med Toget fra Esbjerg til en hvilkensomhelst Station i Landet? ESBJERG, by- og erhvervsøkonomiske Oversigter, 6. Aarg. Nr. 1.
2. Aa. Aagesen: Om Isochronkort. Geografisk Tidsskrift, 1943, Bd. 46.
3. S. Böcher: Esbjerg og Lastbilerne. ESBJERG, by- og erhvervsøkonomiske Oversigter, 4. Aarg. Nr. 2.
4. Aa. Aagesen: Oprindelsen af Esbjergs Befolkning. Geografisk Tidsskrift 1944—45, Bd. 47.
   Samme: Hvorfra stammer Esbjergs Befolkning? ESBJERG, by- og erhvervsøkonomiske Oversigter, 6. Aarg. Nr. 1.

Esbjerg er 217 millioner kroner værd

RESULTATET AF 9. ALMINDELIGE VURDERING

Siden 8. alm. vurdering er Jerne kommune indlemmet i Esbjerg skyldkreds.

Hovedresultaterne af 8. og 9. alm. vurdering fremgaar af nedenstaaende tabeller, idet der til sammenligning er anført tallene for Jerne kommune ved 8. alm. vurdering samt foretaget en særskilt optælling ved 9. alm. vurdering for skyldkredsen excl. Jerne.

Folketallet er i tiden 5/11 1935 til 15/6 1945 steget fra 36.640 til 43.240. Indbyggerantallet i Jerne var baade i 1935 og 1945 ca. 6.000, saaledes at der i Esbjerg excl. Jerne er en stigning paa godt 20 %.

For Esbjerg excl. Jerne kan anføres følgende:

Ejendommenes antal er steget med 375 eller ca. 10 %; af dette antal falder 310 paa beboelses- og forretningsejendomme.

Arealet er faldet med 28,7 ha eller med 6,2 %, hvilket skyldes udstykning, samt at en del tidligere vurderet areal nu er undtaget fra vurdering som kirkegaard.

Vurderingssummen til ejendomsskyld er steget med 46,2 mill. kr. svarende til 43,1 %.

Tilgangen som følge af nybygninger

8. og 9. almindelige vurdering i Esbjerg og Jerne.

	1936			1945		
	Esbjerg	Jerne	Ialt	Esbjerg	Jerne	Ialt
Antal ejendomme	3712	1593	5305	4087	2084	6171
Areal ha	461,6	2458,0	2919,6	432,9	2396,3	2829,2
Vurderingssum mill. kr.	107,3	17,0	124,3	153,5	24,7	178,2
Grundværdi mill. kr	24,3	5,7	30,0	31,2	7,9	39,1
Fradr. f. forb. 1000 kr.	10,0	450,0	460,0	699,0	493,3	1192,3

Vurdering af almindelige beboelses- og forretningsejendomme.

	Esbjerg excl. Jerne		Esb. incl. Jerne
	1936	1945	1945
Antal ejendomme	2415	2725	3700
Areal ha	127,0	144,8	221,4
Beboelsesleje (1000 kr.)	4677	6173	6998
Forretningsleje (1000 kr.)	1483	1958	2038
Leje ialt (1000 kr.)	6160	8131	9036
Vurderingssum (1000 kr.)	71.459	102.258	116.312
Vurderingssum pr. 100 kr. leje	1160	1258	1287
Grundværdi (1000 kr.)	12.914	17.215	19.441
„ pr. m² (kr.)	10,2	11,9	8,8
„ i af % vurderingssum	18,1	16,8	16,7

m. v. har ifølge omvurderingsfortegnelserne i tiden mellem 8. og 9. alm. vurdering andraget ca. 27,7 mill. kr., saaledes at forhøjelsen af vurderingsniveauet for den gamle vurderingsmasse herefter har andraget ca. 18,5 mill. kr. eller ca. 13,7 %.

Grundværdien er steget med 6,9 mill. eller 28,4 %.

For de almindelige beboelses- og forretningsejendomme er vurderingsresultatet følgende, idet man som sidste kolonne har anført tallene for Esbjerg incl. Jerne.

Den samlede leje i Esbjerg excl. Jerne er steget med ca. 32 % med samme stigning paa beboelses- og forretningslejen. Lejestigningen skyldes hovedsagelig nybygninger, idet lejestigningen for de gamle ejendomme kun er ret ringe. Stigningen i vurderingssummen er væsentlig større end lejestigningen, saaledes at kapitalisationsfaktoren er steget ret stærkt.

Salgsstatistikken for bebyggede ejendomme viser følgende tal for aarene 1944 og 1945 (for Esbjerg excl. Jerne).

Salgsstatistik for bebyggede ejendomme.

	Antal salg	Købesum kr.	Vurderingssum ved 8. alm. vurd. kr.	Købesum højere end v.ssum %
1944				
Beboelsesejd. m. 1 lejlighed.....	49	1.130.100	661.900	70,7
2 lejligheder	45	1.056.500	630,800	67,5
3 „	9	215.900	158.500	36,2
4 „ og derov.	40	1.713.700	1.312.700	30,5
Beboelses- og forretningsejend.	22	1.515.500	1.228.600	23,4
Ialt...	165	5.631.700	3.992.500	41,1
1945				
Beboelsesejd. m. 1 lejlighed	43	1.183.400	785.400	50,7
2 lejligheder	38	947.200	592.900	59,8
3 „	10	206,400	154.700	33,4
4 „ og derov.	41	2.181.900	1.618.400	34,8
Beboelses- og forretningsejend.	37	3,295.700	2.636.900	25,0
Ialt...	169	7.814.600	5.788.300	35,0

For de første 3 ejendomsgrupper synes der at have været et fald i salgspriserne fra 1944 til 1945, hvilket formentlig maa henføres til afslutningen af krigen med deraf følgende mindre fortjeneste.

For Jerne viser salgsstatistikken for salg af bebyggede ejendomme i aarene 1937—38 og 1943—45.

Salgsstatistik for bebyggede ejendomme.

Aar	Antal salg	Vurderingssum kr.	Købesum kr.	Købesum højere end v.ssum %
1937....	34	342.200	341.000	÷0,3
1938....	41	423.900	406.100	÷4,2
1943....	81	886.400	1.373.200	55,0
1944....	69	728.300	1.238.700	70,1
1945....	53	550.600	980.300	78,5

Prisstigningen har været noget stærkere end i Esbjerg.

Der foreligger følgende statistik over salgene i 1. halvaar 1946 sammenholdt med ansættelsen ved 9. alm. vurdering (Esbjerg incl. Jerne):

Købe- og vurderingssummer.

	Antal salg	Købesum kr.	Vurderingssum ved 8. alm. vurd. kr.	Købesum højere end v.ssum %
Beboelsesejd. m. 1 lejlighed	44	1.131.847	868.800	30,2
2 lejligheder	62	1.385.480	996.000	39.1
3 „	6	131.800	105.000	25,5
4 „ og derov.	21	806.550	702.800	14,8
Beboelses- og forretningsejend.	32	1.864.122	1.624.000	14,8

For samtlige kategorier af ejendomme er der trods den skete forhøjelse af ansættelserne stadig en betydelig afvigelse mellem salgspriser og ansættelser. De seneste salgspriser tyder paa fortsat stigning i ejendomspriserne.

Grundværdien er forhøjet de fleste steder siden 8. alm. vurdering. Saaledes er Kongensgade paa det dyreste sted, strækningen mellem torvet og Kirkegade, for-

højet fra 75 kr. til 100 kr. og Torvegade fra 28 kr. til 40 kr. pr. nm². For de sekundære gader er gadeprisen forhøjet med ca. 1 til 2 kr. Enkelte steder i villakvartererne er forhøjelsen dog større, saaledes er Jernevej forhøjet fra 4½ kr. til 8 kr. pr. nm².

Fra aarene 1943—45 foreligger følgende oplysninger om salg af ubebyggede grunde.

Salg af ubebyggede grunde.

Aar	Antal salg	Vurderingssum	Købesum	Købesum højere end v.ssum %
Esbjerg				
1943....	32	81.500	182.000	123
1944....	11	48.600	126.800	160
1945....	15	39.200	125.100	219
Jerne				
1943....	57	87.000	146.100	68
1944....	44	49.500	115.700	134
1945....	44	40.600	105.300	160

Saavel i Esbjerg som Jerne synes der efter salgspriserne at have været en meget betydelig stigning i priserne. Antallet af salg i Esbjerg excl. Jerne er dog for ringe til, at man kan hente sikker vejledning deraf.

For 1. halvaar 1946 foreligger indberetning om 66 salg med oplysning om ansættelsen ved 9. alm. vurdering. Salgene er for størstedelens vedkommende fra Jerne. Den samlede købesum for disse 66 ejendomme, der alle er smaa parceller paa ca. 600 m², andrager 315.730 kr., medens ansættelsen ved 9. alm. vurdering kun andrager 166.400 kr. Købesummen ligger saaledes i gennemsnit ca. 90 % over ansættelsen.

Ansættelsen synes herefter stadig at være væsentlig for lav.

For landbrugsarealer i Jerne er grundværdien gennemgaaende forhøjet med 20—25 %, og enkelte arealer med udstykningsmuligheder er forhøjet betydeligt mere.

Der synes som helhed at være taget hensyn til foreliggende udstykningsmuligheder. Grundværdien synes for udstykkede parceller at være noget lavt ansat i forhold til de foreliggende salgspriser.

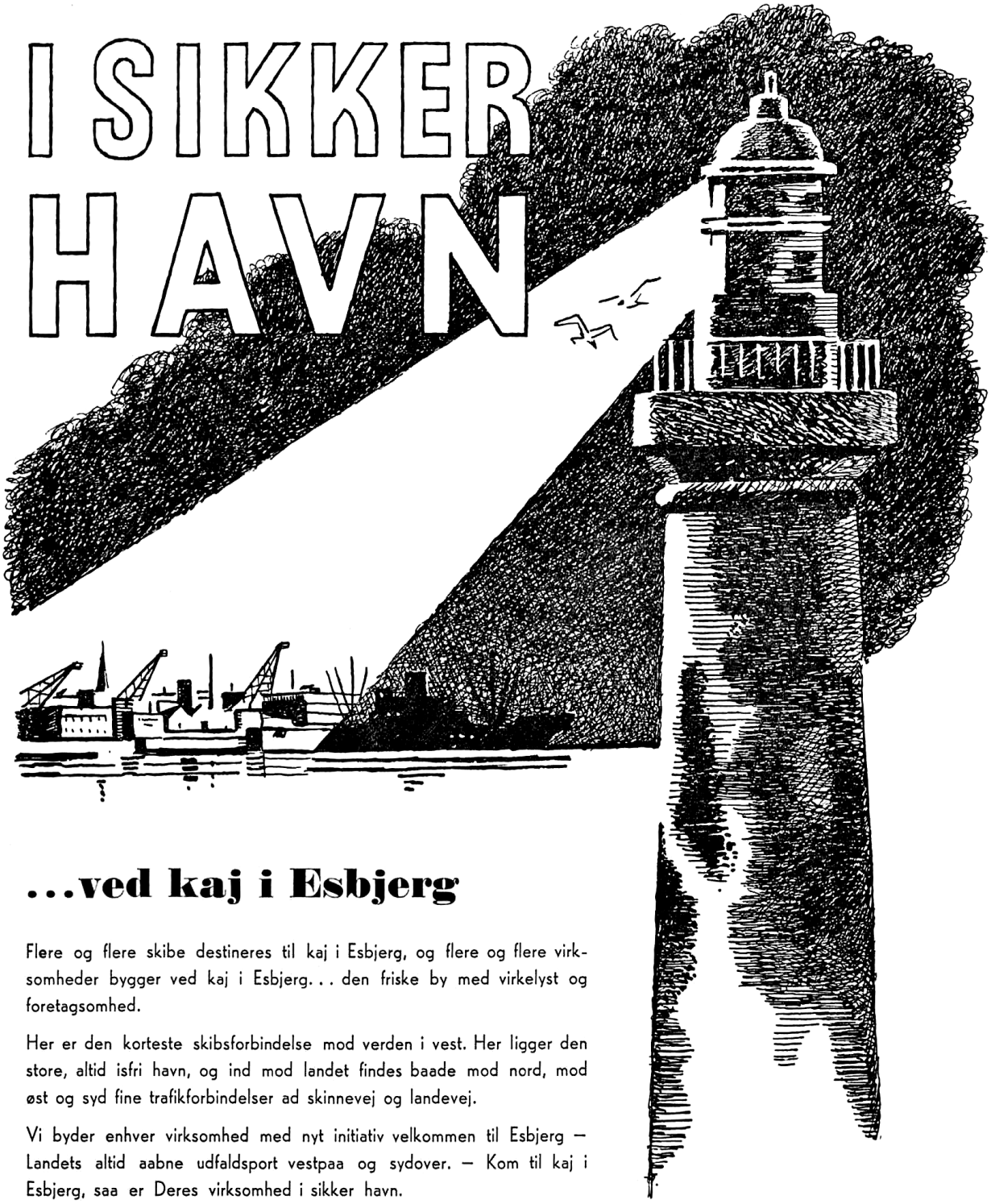
Esbjergs befolkning pr. 5. november 1945

FORDELT OVER GADER

Folketallet: pr. 5/11 45: 43.726, pr. 1/10 47: 45.258

Aakjærs Alle	92
Bag Møllen	16
Bag Teglværket	74
Bag Tivoli	15
Baggesens Alle	364
Baldursgade	113
Bavnehøjvej	70
Birkedals Alle	83
Blichers Alle	183
Borgergade	687
Boldesager	21
Carit Etlars Alle	148
Cort Adelersgade	380
Danmarksgade	578
Darumvej	441
Degnevej	8
Dehns Alle	59
Dortheavej	18
Drachmanns Alle	84
Edelsvej	31
Elme Alle	15
Englandsgade	595
Estrupvej	55
Ewalds Alle	285
Exnersgade	406
Fanøgade	116
Finlandsgade	669
Finsensgade	514
Fiskergade	69
Fortuna Alle	56
Fredensgade	135
Frederiksberg Alle	32
Frihedsvej	273
Frodesgade	1415
Fynsgade	284
Gl. Færgevej	133
Gasværksgade	95
Geisingvej	13
Godthaabsvej	928
Graadybet	105
Grundtvigs Alle	522
Grønnegade	592
Grønvangs Vej	82
Gammelby	36
Gravlund	9
Haraldsgade	349
Havnegade	1334
H. C. Ørstedsgade	182
Helgolandsgade	18
Hjertinggade	124
Hjertingvejen	297
Hygge Alle	46
Højgade	38
Højtoftevej	83
Højvangs Alle	137
Havnen	91
Ingemanns Alle	500
Islandsgade	770
Jagtvej	118
Jernbanegade	263
Jernevej	572
Jyllandsgade	1103
Jerne	254
Kirkebakken	77
Kirkegade	866
Knudsgade	386
Kongensgade	992
Kronprinsensgade	1177
Kvaglund	149
Kuttere	108
Lenders Alle	24
Lorents Møllers Vej	32
Lyngbys Alle	94
Maadevej	68
Maagevej	48
Manøgade	78
Marbækvej	193
Mellemvangs Alle	37
Munksvej	25
Maade	126
Novrupvej	54
Niels Juelsgade	256
N. C. Sørensens Vej	14
Norgesgade	598
Nygaardsvej	1067
Nørrebrogade	744
Nørregade	1754
Nørrevang	699
Nørrevinge	10
Novrup	144
Odinsvej	32
Paghs Alle	29
Peder Gydesvej	175
Peder Skramsgade	341
Pilevej	29
Poppelvej	12
Præstevej	211
Rahbecks Alle	49
Ribegade	199
Ringen	115
Rolfsgade	974
Rosenvængets Alle	29
Rørkjærsgade	474
Sjællandsgade	786
Skjoldsgade	914
Skolegade	1129
Skovkanten	319
Smedegade	154
Sofievej	68
Spangsberggade	568
Spangsberg Kirkevej	36
Storegade	481
Stormgade	777
Strandbygade	836
Strandby Kirkevej	450
Strandbyplads	87
Strandparken	50
Strandvej	272
Svendsgade	310
Sverigesgade	100
Sønder Alle	182
Søndergade	10
Søndergaards Alle	12
Søndervinge	39
Søren Mortensensgade	38
Spangsberg	86
Skibene	68
Teglværksgade	300
Thomsens Alle	74
Tinghøjs Alle	17
Tordenskjoldsgade	83
Torvegade	1180
Torvet	20
Tømrergade	110
Toftsvej	27
Tourup	74
Uglvig	34
Valdemarsgade	116
Vardevej	660
Ved Skoven	533
Vester Alle	31
Vestergade	98
Vesterhavsgade	686
Vinkelvej	60
Vang	8
Vældbæk	104
Vældtofte	32
Vognsbøl	33
Østergade	1032
Østervinge	65
Østre Havnevej	133
Ølgaardsvej	4

I SIKKER HAVN



...ved kaj i Esbjerg

Flere og flere skibe destineres til kaj i Esbjerg, og flere og flere virksomheder bygger ved kaj i Esbjerg... den friske by med virkelyst og foretagsomhed.

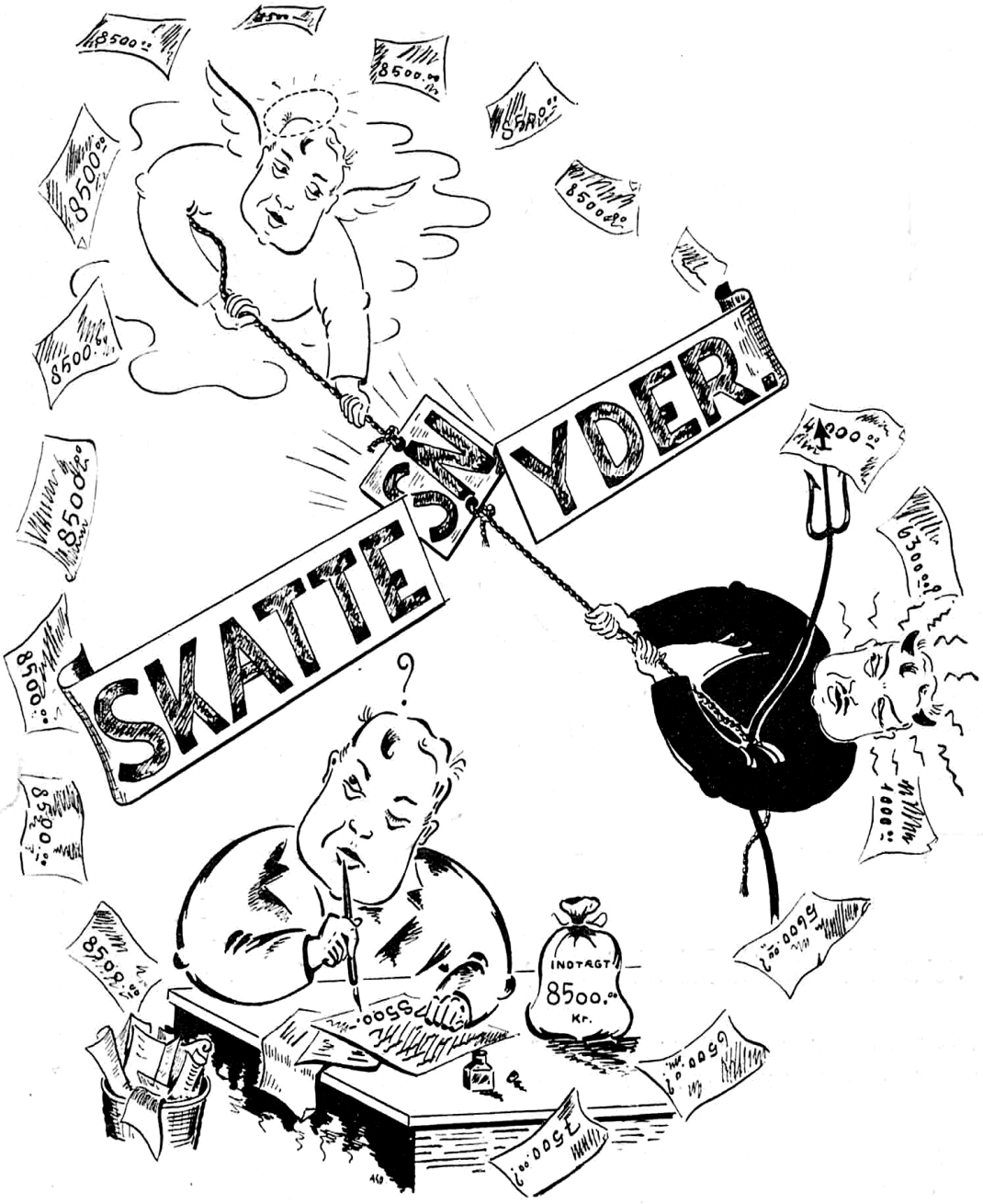
Her er den korteste skibsforbindelse mod verden i vest. Her ligger den store, altid isfri havn, og ind mod landet findes baade mod nord, mod øst og syd fine trafikforbindelser ad skinnevej og landevej.

Vi byder enhver virksomhed med nyt initiativ velkommen til Esbjerg — Landets altid aabne udfaldsport vestpaa og sydover. — Kom til kaj i Esbjerg, saa er Deres virksomhed i sikker havn.

Mod verden og vest ligger Esbjerg bedst!

ESBJERG

ERHVERVSKONTOR



BLIV IKKE SKATTESNYDER

– heller ikke af vanvare

Tænk paa skattemyndighedernes mange muligheder for efter loven af 1946 om selvangivelse af indkomst og formue at kontrollere selvangivelsernes rigtighed og paa risikoen for at faa Deres navn offentliggjort for skattesnyderi.

Benyt i Stedet **Esbjerg kommunes service ved udfyldning af selvangivelserne.**

Skattekontoret, Danmarksgade 38, 1. sal, giver Dem gratis vejledning til at udfylde selvangivelsen.

ESBJERG KOMMUNE