ESBJERG

BY- OG
ERHVERVSØKONOMISKE
OVERSIGTER

4. Aargang

Nr. 2 . Juli 1944



De gode Forbindelseslinier og specielt den omfattende Lastbiltrafik gør det muligt for Esbjerg-Handelen at sætte ind paa en Række af Danmarks Markeder, ogsaa hvor man efter Byens Beliggenhed ikke skulde mene det muligt for dens Forretningsfolk at konkurrere. I dette Hefte omtales, hvorledes visse Dele af Esbjergs Oplandstrafik afvikledes før Krigen. Den Udvikling, der kan regnes med i den nærmeste Fremtid, vil yderligere komme til at forbedre Byens Muligheder paa dette Omraade.

I det foreliggende Nummer af Esbjerg by- og erhvervs-økonomiske Oversigter behandler to unge Videnskabsmænd — Geografer af Fag — Esbjergs Trafikforbindelser med det øvrige Land i Fredstid. Det fremgaar klart heraf, at Esbjerg har et meget stort Engros-Opland; Kul, Koks og Foderstoffer sendes fra Esbjerg Havn helt til Thy, medens Smør, Æg og Flæsk bliver kørt til Esbjerg fra hele Jylland og Fyn.

Dette Forhold er ganske naturligt, idet Esbjerg jo blev anlagt som Landets Udfaldsport mod Vest og gennem sin efter danske Forhold enestaaende Vækst har vist sin Eksistensberettigelse.

Endnu udnyttes alle Byens gunstige Trafikforbindelser imidlertid ikke til fulde. Mange Lastbiler kører tomme tilbage, dels efter Turene med Fisk til Udlandet og dels efter Transporten af Landbrugsvarer til Esbjerg. Sammen med den overordentlig gode søværts Forbindelse med Udlandet giver denne tomme Returkørsel fortrinlige, men kun i ringe Grad udnyttede trafikale Muligheder for en Stykgods-Forretning, der importerer fra Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Schweiz og England og leverer til Kunder over hele Jylland og Fyn. Disse Lastbiler vil nemlig ofte kunne køre Varerne direkte fra Lager til Lager ved Takster, der ikke overskrider Jernbanernes Fragtgodstakster.

Chr. A. Ibsen

Formand for
Esbjerg Erhvervsraad.

»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 erhvervs-økonomiske Oversigter for Esbjerg By. Det udsendes gratis til Interesserede ved Henvendelse til Ekspeditionen: Esbjerg Erhvervskontor, Kirkegade 20, Telefon 2579.

★

I næste Nummer

bringes Resultatet af en Undersøgelse, der blandt andet omfatter et Skøn over den ventede Aldersfordeling og Svingninger i det kommende Indbyggerantal i Esbjerg. Desuden aflægges et Besøg paa et kommunalt Værk, der som alle Virksomheder har store Vanskeligheder at kæmpe med for Tiden.

★

Indhold

Forord ..... Side 2
Esbjergs Bagland ..... „ 3
Lastbilerne ..... „ 8
Fiskebilerne ..... „ 13
Indtægten i Esbjerg ..... „ 17
Statistikken fortæller .... „ 18
Fra By og Bedrifter ..... „ 19

★

ADJUNKT AAGE AAGESEN, VIDENSKABELIG ASSISTENT

Esbjergs Bagland for Importvarer

Naar Talen er om Esbjerg som Havneby, tænkes almindeligvis i første Række paa Byens Betydning for Danmarks Eksport. Men desuden er Esbjerg en saa vigtig Importhavn, at denne Side af Byens Virksomhed nok kan fortjene en nærmere Omtale.

Det almindelige Forhold for danske Havne er, at den udlossede Ladning vægtmæssigt er 3—4 Gange saa stor som den indskibede Ladning. Aarsagen hertil er, at de Varer, der tilføres danske Havne fra Udlandet, hovedsagelig er Produkter af stor Vægt i Forhold til Værdien, mens de Varer, der udskibes til Eksport, overvejende bestaar af forædlede Produkter af ringe Vægt i Forhold til Værdien. For Esbjergs Vedkommende var indtil Krigen den udlossede og den indladede Vægtmængde omtrent lige store, en Følge af Eksportens dominerende Betydning for denne Havn. Alligevel hævdede Esbjerg Stillingen som Danmarks femtevigtigste Importhavn.

I det sidste normale Aar før Krigen, 1938, blev i Esbjerg Havn udlosset 384.693 t og indskibet 308.919 t. Baade de udlossede og de indskibede Ladninger er næsten udelukkende Varer fra eller til fremmede Stater, mens Skibsfarten til og fra andre danske Havne er minimal. Af den udlossede Ladning var saaledes 97,3 % Import til Danmark, og af de indskibede Varer var ikke mindre end 99,4 % Eksport fra Danmark.

Importen over Esbjerg Havn fordeler sig paa følgende Maade paa de vigtigste Varegrupper:

	1937—38	1938—39
Kul og Koks	154.000 t	149.000 t
Foderstoffer	72.000 „	80.000 „
Soyabønner	87.000 „	37.000 „
Gødningsstoffer	33.000 „	34.000 „
Petroleum	23.000 „	31.000 „

Importens vigtigste Gruppe er saaledes Kul og Koks — for disse Varer er Esbjerg Danmarks femtevigtigste Importhavn. Den importerede Mængde — ca. 150.000 t — er langt større end Esbjerg Bys Forbrug. Danmarks samlede Import af Stenkul og Koks androg i de sidste Mellemkrigsaar 5,2—5,9 Mill. t, hvilket vil sige 1,3—1,5 t pr. Indbygger om Aaret. Forbruget er størst i Havnebyerne, fordi de stærkest kulforbrugende Industrier i Reglen placeres her, hvor Kullene naar billigst frem. Da Esbjergs Elektricitetsværk i 1938—39 kun arbejdede med Diesel-

olie, og da Bunkerkulforbruget samme Aar alt i alt udgjorde 7—8.000 t, kan Esbjergs samlede Forbrug af Kul og Koks næppe have oversteget 70—90.000 t. Resten af den over Esbjerg Havn importerede Mængde maa i alle Tilfælde være blevet viderebefordret til andre Forbrugssteder.

Det Omraade, der forsynes med Kul og Koks over Esbjerg Havn, maa antages nogenlunde at svare til Esbjergs naturlige Bagland for Importvarer, d. v. s. det Omraade, der normalt vil benytte Esbjerg som Importhavn. Ved Transport af Kul og Koks er — som ved alle Massevarer — Transportomkostningerne store i Forhold til Varens Pris, og saadanne Varer vil derfor almindeligvis blive bragt frem til Markedet ad den billigste Vej, hvilket vil sige ad Søvejen saa langt som muligt. Grænsen for det Omraade, Esbjerg forsyner med Kul og Koks, vil saaledes nogenlunde svare til Grænsen for det Omraade, hvortil Importvarer naar billigst frem over Esbjerg Havn.

Kul og Koks transporteres fra Esbjerg til Baglandet dels med Jernbane, dels med Bil. Hidtil har der ikke foreligget nogen Opgørelse over Biltransporternes Størrelse. Hvad angaar Jernbanetransporterne, har jeg behandlet det foreliggende Materiale fra de danske Statsbaner; dette Materiale beskæftiger sig dog kun med Vognladningsgods paa Fragtbrev. Det vil sige, at Transporter af Kul og Koks, der sker for Statsbanernes egen Regning, ikke er medregnet, men derimod nok Leverancer til Privatbaner.

I Finansaaret 1901—02 afgik med Jernbane fra Esbjerg ca. 27.500 t Kul og Koks paa Fragtbrev. I 1920—21 drejede det sig om ca. 21.200 t (men i 1921—22 om ikke mindre end ca. 77.500 t) og i det sidste Fredsaar, 1938—39, om 32.419 t.

I 1901—02 strakte det Omraade, som Esbjerg forsynede med Kul og Koks, sig mod Syd og Øst til Ribe og Lunderskov; mod Nord gik betydelige Mængder helt op til Thy. I 1921—22 var det fra Esbjerg forsynede Omraade lidt mindre nordpaa, men til Gengæld gik der store Kvantiteter til de østjydske Kystbyer, ja selv til Fyn. Hertil kom det ved Genforeningen erhvervede Marked i det vestlige Sønderjylland til Tønder.

Esbjergs store Leverancer til Østjylland og Fyn i 1921—22 maatte naturligvis være en uholdbar Tilstand, og Forholdene i det sidste Fredsaar, 1938—39, der fremgaar af Fig. 1, viser da ogsaa, at Esbjergs Bagland for Kul- og Koksforsyninger nu stort set maa siges at ligge indenfor de naturlige Rammer. Paa Kortet er indtegnet Transportvejene fra Esbjerg til Bestemmelsesstationen eller den Station, hvorfra en Privatbane overtager den videre Transport.

For det vestlige Sønderjyllands Forsyning med Kul og Koks er Esbjerg stadig førende saa langt sydpaa som til Skærbæk. Til Ribe sendtes saaledes 3.464 t. Det sydvestligste Sønderjylland modtager derimod største Delen af Forbruget direkte med Jernbane fra Tyskland. Østpaa modtager Stationsbyerne til og med Vejen deres Kul og Koks over Esbjerg, og mod Nordvest er Esbjerg den vigtigste Forsyningshavn omtrent til Grindsted. Men det vigtigste Bagland for Esbjergs Kul- og Koksimport ligger i det vestligste Jylland. Saa langt mod Nord som til Vemb kommer næsten alt det Kul og Koks, der forsendes med Jernbane, fra Esbjerg. I Varde gaar i alt 9.560 t ud af Statsbanetransport; heraf sendes 2.337 t videre med Privatbaner, mens Resten aabenbart forbruges i Varde og Omegn. Ingen af Privatbanerne fra Varde modtager Kul eller Koks fra andre Havne end Esbjerg.

Helt anderledes ligger Forholdene, naar vi kommer Øst for den vestjydske Længdebane. Ganske vist kommer mindre Partier fra Esbjerg frem ogsaa til midtjydske Egne, men f. Eks. Herningegnen modtager omtrent $^3/_4$ af sit banetransporterede Kul- og Koksforbrug over Vejle Havn og ca. ¼ fra Aarhus. Afstanden til Herning fra disse to Havne er da

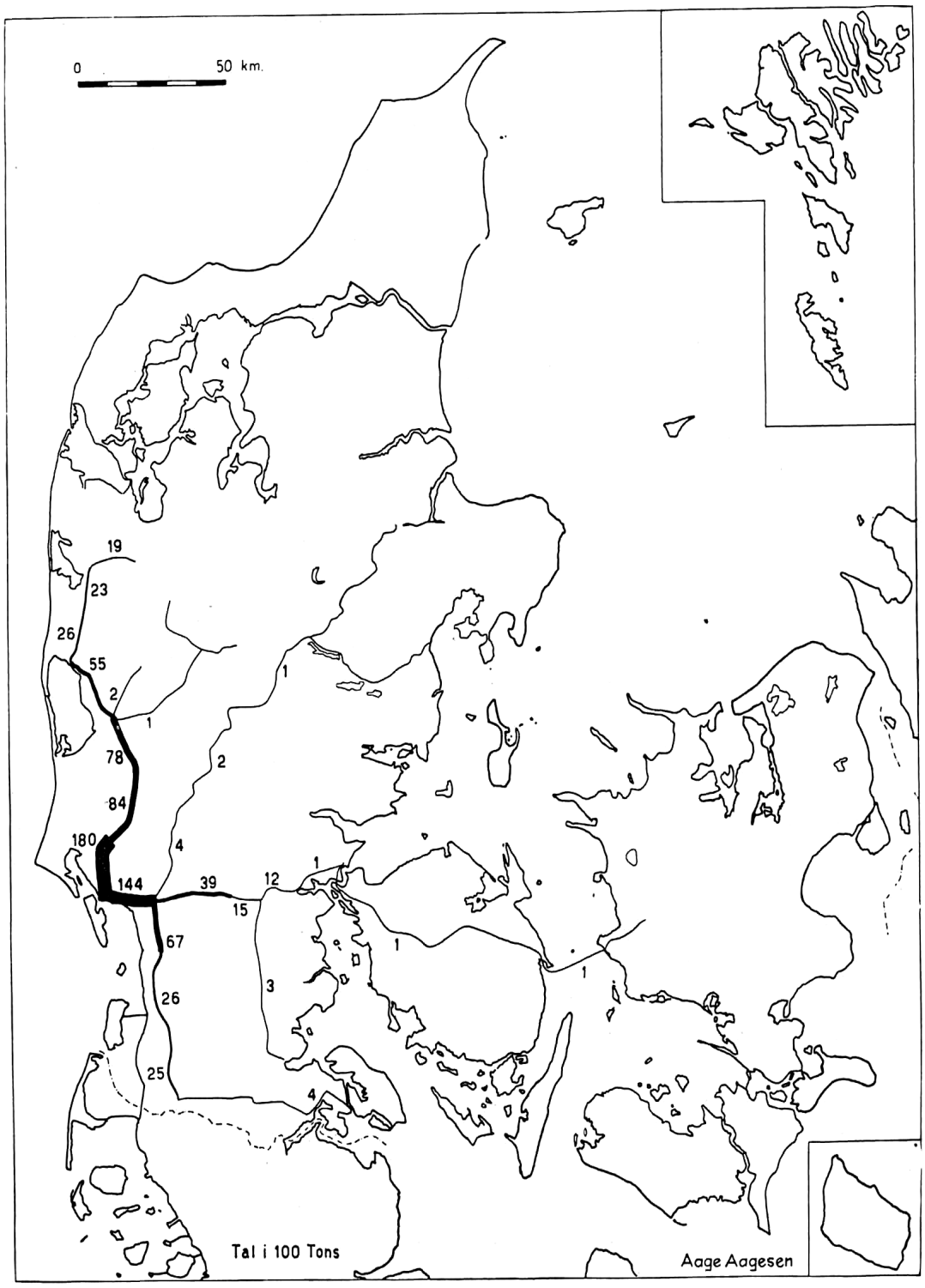


Fig. 1. De danske Statsbaners Transport af Stenkul og Koks som Vognladningsgods fra Esbjerg i 1938—39.

ogsaa lidt mindre end Afstanden fra Esbjerg. Brandeegnen faar alt jernbaneforsendt Kul og Koks fra Vejle. Hvad angaar Holstebro, skriver N. H. Jacobsen (Skibsfarten i det danske Vadehav, Side 283), at Holstebro i 1909—10 fik 2.400 t Kul og Koks fra Aarhus, men 3.800 t fra Esbjerg. I 1938—39 forsendtes fra Esbjerg kun 1.922 t til Holstebro, og heraf gik 1.748 t videre med Privatbanen Holstebro—Ørnhøj—Ringkøbing. Holstebro kan saaledes ikke nu regnes med til Esbjergs Bagland for Import — og i øvrigt heller ikke til Aarhus Bagland —, da Byen nu, som naturligt er, faar sit Brændsel over den nærmeste

Havn, Struer. Selv om Tyborønkanalen bliver lukket, kan det ikke forventes, at Esbjergs Leverancer til Holstebroegnen vil stige væsentligt. Cif-Prisen for Kul og Koks fra Storbritannien var før Krigen ens i alle danske Havne, og den Omvej, Varerne maa sendes for at komme til Struer og andre Limfjordshavne i Tilfælde af Tyborøns Lukning, vil næppe faa Indflydelse paa Prisen.

Foruden de 32.419 t Kul og Koks, der i 1938—39 fra Esbjerg viderebefordredes med Jernbane, maa 30—50.000 t være bragt videre paa anden Maade. Søværts gik mindre end 1.000 t fra Esbjerg, og Resten maa hovedsagelig være transporteret fra Byen i Lastbiler. Trafikkommissionens Betænkning af 1939 giver nogle Oplysninger herom, der viser, at Forholdet mellem Kultransporterne med Bil og med Bane varierer kraftigt fra Egn til Egn. Biltransport er normalt dyrere end Jernbanetransport, men har til Gengæld den Fordel at kunne bringe Varerne direkte til Forbrugerne, der ikke mindst for Massevarer som Kul og Koks er af Betydning. Særlig vigtig maa Biltransport af disse Varer være fra Esbjerg til Sønderjyllands jernbaneløse Indre.

Importen af Foderstoffer er naturligvis udelukkende bestemt til Landdistrikterne i Esbjergs Bagland. Og Ekstraktionsresten af de 6.596 t Soyabønner, hvis industrielle Bearbejdning foregik i Oliefabriken i Esbjerg, gaar ligeledes til Havnens Bagland. Da Ekstraktionsresten af Soyabønner udgør ca. 85 % af deres oprindelige Vægt, maa saaledes omkring 80—85.000 t Foderstoffer antages at gaa fra Esbjerg Havn til Byens Bagland.

En af de vigtigste Varer indenfor Foderstofferne er Oliekager, og D. S. B.s Transporter heraf i 1938—39 er fremstillet paa Fig. 2.

Fra Esbjerg transporteredes i 1938—39 23.474 t Oliekager som Vognladningsgods med Statsbanerne. Mens der gik næsten lige meget Kul og Koks mod Øst og mod Nord, fremgaar det af Kortet, at af Oliekager var de nordgaaende Transporter omtrent 3 Gange saa store som de østgaaende. For Sønderjyllands Forsyning med Oliekager betyder Jernbanetransporterne fra Esbjerg intet. En Del gaar ud til den jydske Østkyst, men for dette Omraade er Aarhus en langt vigtigere Leverandør. Nordpaa strækker Leverancerne sig helt op i Thy, men Egnene Nord for Limfjorden faar flere Oliekager fra Aarhus end fra Esbjerg. I Jyllands Indre forsyner Esbjerg Omraadet ind til Herning, mens de østligere Egne faar deres Forbrug fra Aarhus.

Et noget lignende Billede som for Oliekagerne vil ogsaa tegne sig for andre Foderstoffer. Og Gødningsstofferne, der naturligvis ogsaa udelukkende anvendes i Landdistrikterne, fordeles i Baglandet paa samme Maade.

For den over Esbjerg importerede Petroleumsmængde ligger Hovedmarkedet i selve Byen. Især den store Fiskerflaade, men ogsaa Englandsbaadene og den store Lastbiltrafik bruger betydelige Kvanta. Statsbanernes Petroleumstransport fra Esbjerg er i hvert Fald ganske minimal: I 1938—39 kun 93 t. Derimod tilførtes samme Aar ret betydelige Kvanta til Esbjerg med Jernbane, nemlig 5.048 t (heraf 3.206 t fra Kolding og 1.757 t fra Fredericia).

Literatur:

Betænkning afgivet af Trafikkommissionen 1939. København 1939.

Danmarks Statistik: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart 1938. København 1940.

— : Danmarks Vareindførsel og -udførsel i Aaret 1938. København 1940.

De danske Statsbaner. Beretning om Virksomheden 1901—02, 1920—21, 1921—22 og 1938—39.

Esbjerg 1868—1943. Esbjerg 1943.

Esbjerg By og Havn. Esbjerg 1940.

Jacobsen, N. H.: Skibsfarten i det danske Vadehav. København 1937.

Materiale i Generaldirektoratet for de danske Statsbaner.

Materiale paa Universitetets geografiske Laboratorium, København.

Oplysninger fra Esbjerg Erhvervsraad.

Oplysninger fra Aarhus Oliefabrik.

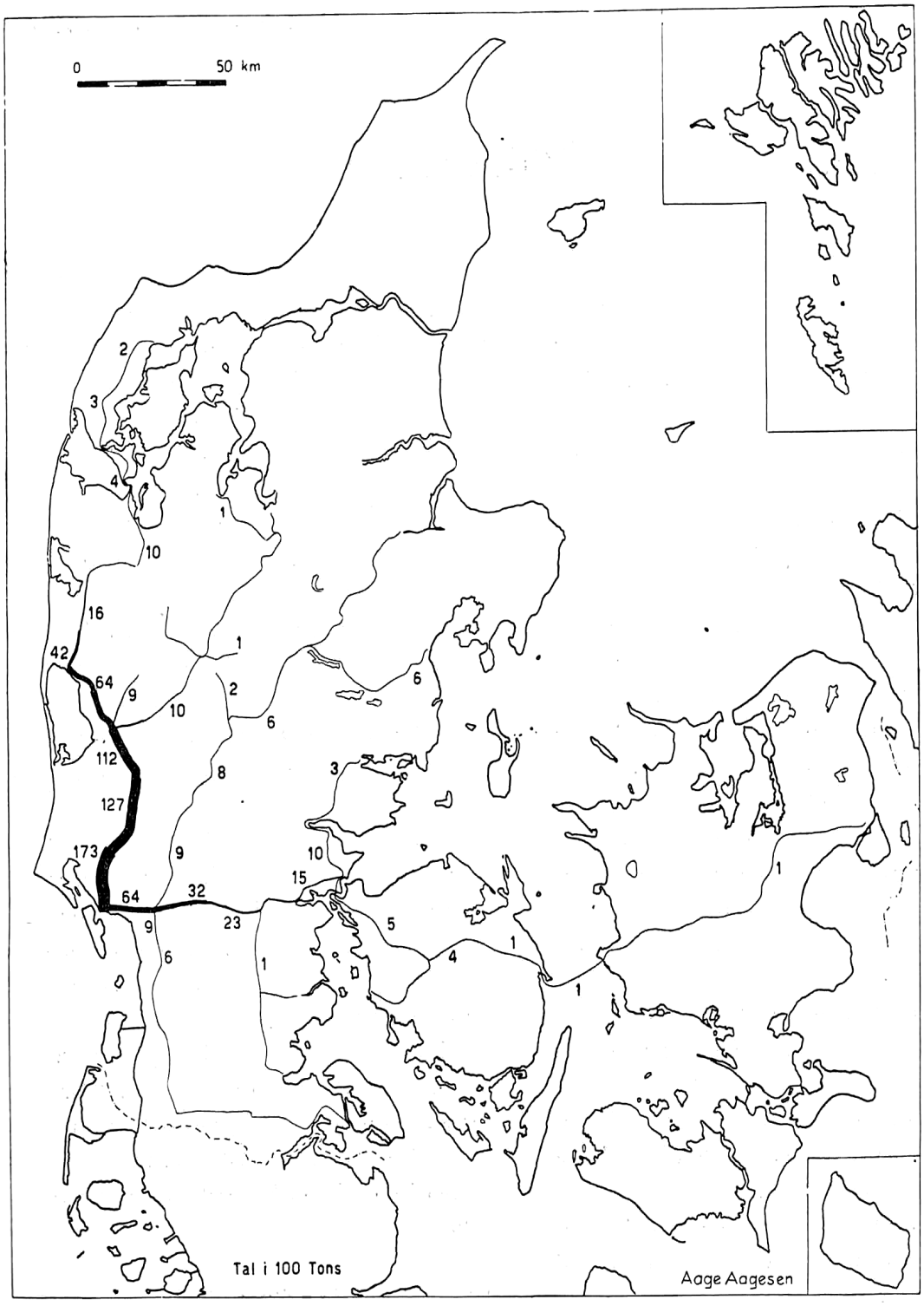


Fig. 2. De danske Statsbaners Transport af Oliekager som Vognladningsgods fra Esbjerg i 1938—39.

De i denne Artikel skildrede Forhold gælder for Tiden umiddelbart før Krigen, men der er ingen Grund til at tro, at Esbjergs Baglandsomraade efter Krigen vil blive væsentligt ændret. Importen over Esbjerg drejer sig overvejende om tunge, men ret billige Varer, der normalt vil blive forsendt til Forbrugsstedet over nærmeste Havn. Noget andet er, at der i Esbjerg og i Esbjergs Opland foregaar en erhvervsmæssig Udvikling, ledsaget af en ret stærk Vækst af Befolkningen, og saa længe denne Udvikling fortsættes, vil Esbjergs Betydning som Importhavn stadig kunne øges.

DR. PHIL. STEEN B. BØCHER

Esbjerg og Lastbilerne

Allerede i længere Tid har man fuldt ud haft Rede paa Jernbanernes Transport af Varer til Esbjerg Havn; baade Varernes Art og Mængde er kendt, og der foreligger flere Kort, der illustrerer disse Forhold. Vil man derimod have Oplysning om Landevejstrafikkens Betydning for Esbjerg, viser det sig, at der intet findes paa Tryk herom. Dette betyder dog ikke, at man ikke har været klar over Automobiltrafikkens Betydning, eller at man ikke har arbejdet med disse Spørgsmaal her i Byen.

1936 udførtes paa Borgmesterkontoret en Undersøgelse af Esbjergs Handel med og Trafik til og fra Tarphagebroens Opland; man indhentede Oplysninger hos de større Grossistfirmaer her i Byen og hos Mejerier og Brugsforeninger i Oplandet om Varernes Art og Mængde samt om Transportmaaden; der blev saaledes taget Hensyn baade til Jernbane- og Automobiltrafik.

1938 arbejdede man paa Esbjerg Erhvervskontor med Spørgsmaalet om Returfragtens Betydning for de Vognmænd, der kørte paa Esbjerg. Undersøgelsen blev udført ved Udsendelsen af Spørgeskemaer dels til de større Handelsfirmaer her i Byen, dels til de respektive Vognmænd og endelig ved i en Uge at opnotere Vognene og deres Ladninger ved Eksportbaadene.

Det Materiale, der indsamledes ved disse Lejligheder, har Borgmesterkontoret og Erhvervskontoret venligst stillet til min Raadighed, og det er paa Grundlag heraf, at efterfølgende Betragtninger over Landevejstrafikken til Esbjerg er fremkommet.

Ser vi først paa et Kort (Fig. 1), der viser *Banernes* Transport af Kød og Flæsk til Esbjerg 1937 fordelt paa de Statsbanestationer, hvorfra det er kommet, faar man straks et Indtryk af, at en væsentlig Del af Esbjergs Opland mangler her. Det er, som man ser, paafaldende smaa Godsmængder, der kommer fra Midt-, Vest- og Sønderjylland. Man maatte altsaa allerede paa Forhaand regne med, at det var fra disse Dele af Landet, at Automobilerne bragte Varer til Esbjerg. Dette er fuldt ud blevet bekræftet ved Gennemgangen af det omtalte Materiale, saaledes som Kortet (Fig. 2) over Esbjergs Landevejsopland viser.

De første Spørgsmaal, der herefter rejser sig, er, hvor stor en Del af Esbjergs samlede Eksport transporteres hertil pr. *Bil*, og hvilke Varer var det særlig, det drejede sig om? De Opgivelser fra Vognmændene og Firmaer her i Byen, der indsamledes af Erhvervskontoret, og en Optælling af Vogne paa Havnen i en Uge, viser, at mindst 87.500 t Eksportvarer aarlig kom til Esbjerg pr. Bil. Dette Tal er dog rimeligvis noget for lavt, bl. a. fordi en Del Vognmænd ikke besvarede Henvendelsen fra Erhvervskontoret. Antagelig maa Biltransporten anslaas til ca. 100.000 t aarlig.

Som Kontrol kan følgende Regnestykke opstilles:

Den samlede indtagne Ladning i Esbjerg Havn 1938 var paa i alt	305	Tus. t.
Heraf tilførtes pr. Bane:		
Kød og Flæsk	105	Tus. t.
Smør	43	„ „
Æg	18	„ „
Desuden eksporteredes Fisk.. ca.	30	„ „
andre Varer „	10	„ „
I alt ca.	203	Tus. t.

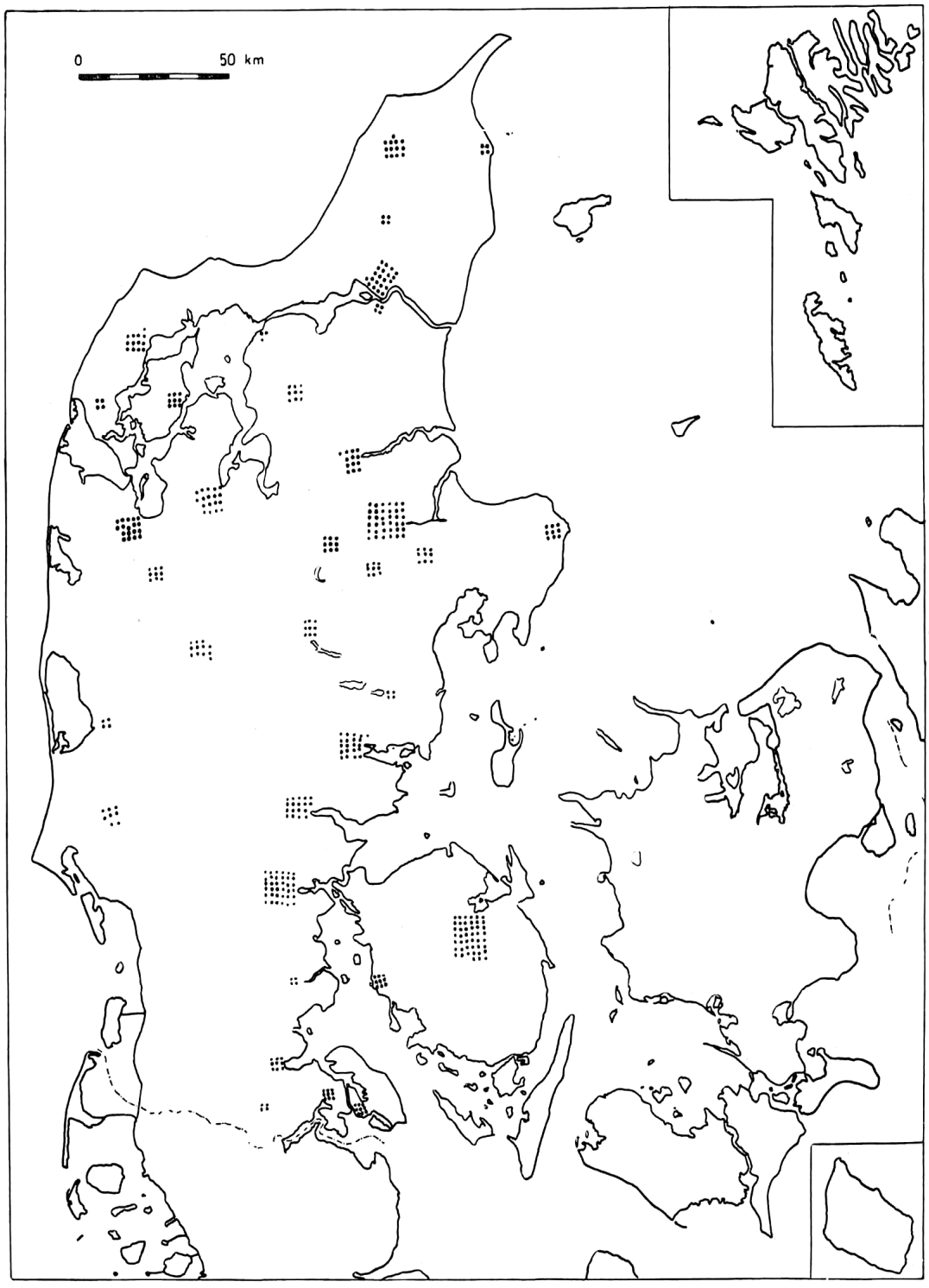


Fig. 1. Transporten af Kød og Flæsk pr. Bane til Esbjerg 1937 (efter N. H. Jacobsen, 1937). · = 5 t pr. Uge.

Det ses saaledes, at der mangler ca. 100.000 t i den samlede Eksport fra Esbjerg Havn. Denne Godsmængde maa for største Delen være tilført Havnen pr. Bil.

En Sammenligning med Tallene fra Landsfærdselstællingen 1939, der gennemsnitlig viser 888 Lastbiler talt i 16 Timer (Kl. 6—22, 3—6/8 1939) paa Hovedlandevejene til og fra Esbjerg, tyder ogsaa paa, at man roligt kan sætte Automobiltransporten til 100.000 t aarlig. I samme Retning peger ogsaa Tallene fra den Undersøgelse, Borgmesterkontoret lod foretage 1936 for Tarphagebroens Opland (Oksby, Ho, Oksbøl, Billum, Janderup, Kæ-

rup, Vrøgum og Grærup), og hvis Hovedresultat ses af Tabel I.

Man maa sikkert regne med, at en Del Svin er tilført Eksportslagterier i Esbjerg pr. Bil. Tabel I viser desuden, at Transporten til og fra dette Omraade i stigende Grad udførtes af Lastbiler. I Borgmesterkontorets Bemærkninger til Undersøgelsen understreges det, at Oplysningerne ikke er fuldstændige, idet ikke enhver foregaaet Varetransport er medtaget.

Angaaende Arten af de Varer, der transporteredes til Esbjerg pr. Bil, giver Tællingen ved Englandsbaadene gode Oplysninger (Tabel II), og Meddelelserne fra Vognmændene om Arten af de transporterede Varer peger i samme Retning som Tællingsresultatet. Det synes i særlig Grad at have været Æg, der transporteredes pr. Bil. Lokalt gjorde ogsaa andre Varer sig gældende, saaledes kom der f. Eks. en Del Fisk fra Ringkøbings Opland.

Sammenlagt giver dette i alt 624 t eller 6,5 t pr. Vognladning. Gaar vi ud fra denne Uge som en Gennemsnitsuge, faar vi ca. 32.000 t aarlig tilført direkte til Baadene. Lægges dette Tal sammen med det, der fremgaar af Vognmændenes Svar til Erhvervskontoret, nemlig 55.500 t, faar man de nævnte 87.500 t. (Da Bilernes Numre er opgivet baade ved Tællingen paa Havnen og i Vognmændenes Svar, har man kunnet undgaa at tælle een Vogn flere Gange).

Hovedresultatet af min Gennemgang af Erhvervskontorets Materiale er sammenfattet i Kortet Fig. 2, der i store Træk viser, hvorfra Bilerne bragte Varerne, og hvor meget de bragte. Desværre er Materialet noget uens-

Tabel I. Varemængder leveret til og fra Esbjerg 1929 og 1936.

	1929		1936	
	pr. Bane	pr. Bil	pr. Bane	pr. Bil
Kul og Foderstoffer	5264 t	6507 t	137 t	6564 t
Svin	1090 Stk.	1613 Stk.	0 Stk.	7101 Stk.
	1/6—1/12 1929			
Kreaturer og Kalve	kan ikke opgives		133 Stk.	8781 Stk.
Søer, Lam og Heste	„ „ „		16 Stk.	714 Stk.

Tabel II. Varer ankommet til Englandsbaadene pr. Bil 16—21/6 1938.

	Æg (Kasser)	Flæsk (Baller)	Smør (Dritler)	Diverse	Antal Vognladn.
16/6			130	13 Kss. Automater	3
17/6	596	369	464	30 „ Ost	21
				45 Bll. Krølhaar	
18/6	5350	645		8 Kss. Automater	
				4 Kll. Hestekød	55
20/6	310	187		85 Kss. Ost	6
21/6	307	507	165	18 Kss. Automater	
Ialt	6563 = ca. 394 t	1708 = ca. 188 t	759 = ca. 42 t		85

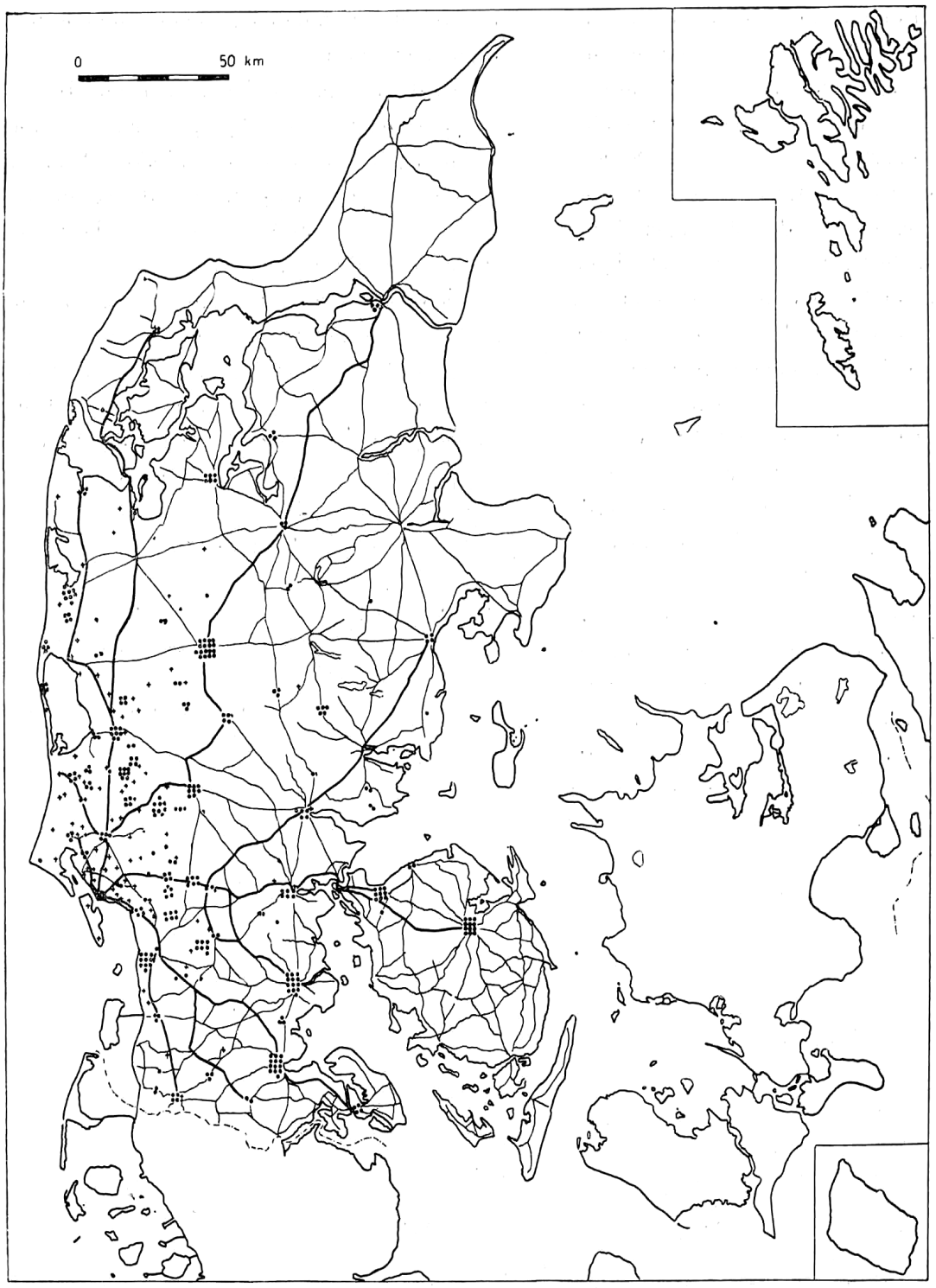


Fig. 2. Transporten til Esbjerg pr. Bil 1938. Hovedvejene indtegnet.
· = 5 t pr. Uge.
+ = regelmæssig Forbindelse med Esbjerg een eller flere Gange ugentl.

artet — en virkelig Tælling er stadig ønskelig, naar normale Forhold atter indtræder — og det har derfor været umuligt at opgive Transportmængden talmæssigt for alle Steder. Det er derfor kun gjort, hvor det har været muligt at opnaa nogenlunde Sikkerhed; de øvrige Steder, der havde regelmæssig Forbindelse med Esbjerg pr. Lastbil een eller flere Gange ugentlig, er angivet ved +. Materialet har ogsaa gjort det rimeligst at angive Transporten pr. Uge. Skønt der altsaa er en vis Usikkerhed, giver Kortet dog et godt Billede af Esbjergs Landevejsopland.

At Biltransporten spiller en saa forholds-

mæssig stor Rolle, hænger sikkert for en stor Del sammen med Varernes Art, idet en hurtig Transport af de letfordærvelige Varer er af største Betydning. Der, hvor Jernbaneforbindelsen er daarlig — som f. Eks. til Sønderjylland — overtages Transporten af Bilerne. Paafaldende er det, at der slet ingen Varer kommer med Bil fra Randers; antagelig ligger det dels i, at der er god Jernbaneforbindelse ad den direkte Diagonalrute over Brammingе—Brande, dels i, at Landevejsforbindelsen er ret daarlig. Tingvejens Gennemførelse vilde rimeligvis ændre dette Forhold. Selv om Biltrafikken allerede har taget største Delen af den sønderjyske Eksport, ser man dog tydeligt, hvor ønskelig ogsaa en direkte Hovedvej Esbjerg—Aabenraa vilde være.

Meget bemærkelsesværdigt er det, hvad baade Fig. 1 og 2 viser, at Esbjergs Opland er saa stort, sikkert større end nogen anden dansk By's, og ikke mindre ejendommeligt er det, at ca. 1/3 af Eksportvarerne kom hertil pr. Bil. Dette sidste maa utvivlsomt være en stor Fordel for Byens Handel, idet Varer herfra forholdsvis billigt kan sendes som Returfragt med Bilerne.

Som det fremgaar af Vognmændenes Besvarelser af de udsendte Spørgeskemaer, betød Returfragten meget for Biltrafikken. Svarene varierer en Del; men gennemsnitlig ser det ud til, at ca. 1/4—1/3 af Vognmændenes Fortjeneste skyldtes Returfragten.

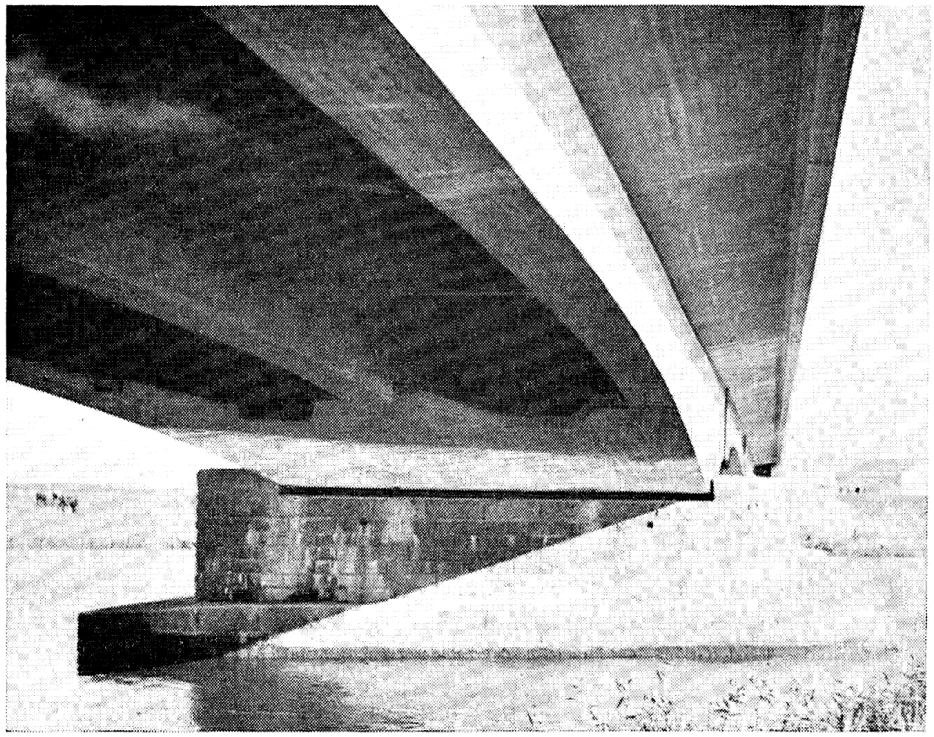
Det er efter det foran anførte forstaaeligt, at der fra Byens Side er gjort og gøres meget for at forbedre Vejforbindelserne. En Sammenligning mellem et ældre Kort og et Kort fra vore Dage viser tydeligt, hvorledes Vejnettet er blevet paavirket af Esbjerg, idet en Række nye Hovedveje er blevet anlagt, sidst Tarphagevejen og Darumvejen.

Benyttet Litteratur:

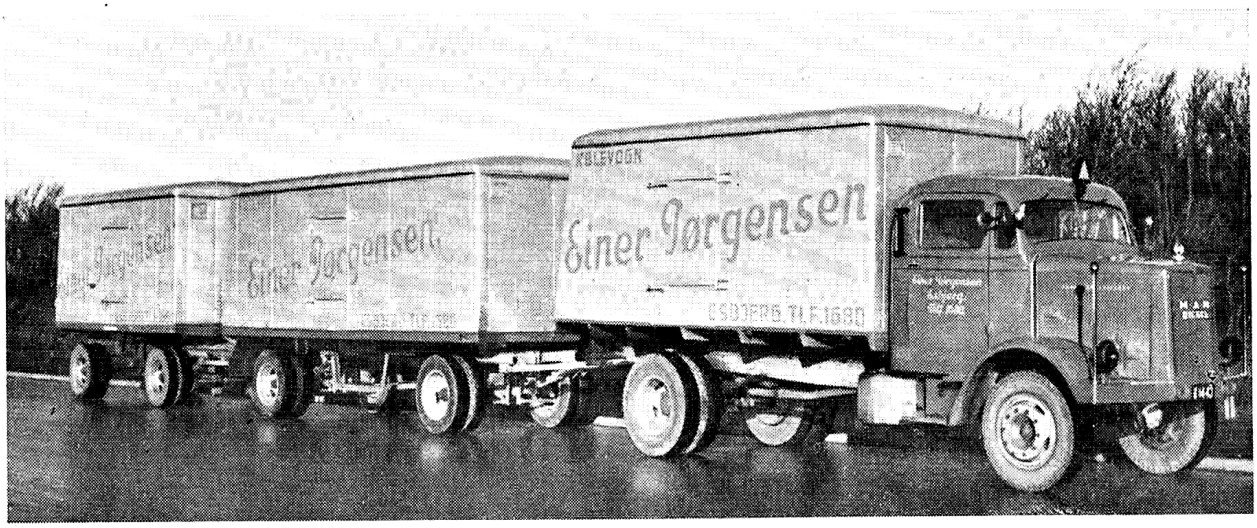
Jacobsen, N. H.: Skibsfarten i det danske Vadehav, Kbhvn. 1937.

Aagesen, Aa.: Esbjergs erhvervsgeografiske Betydning (i Esbjerg 1868—1943), Esbjerg 1943.

Landsfærdselstælling og -Analyse 1939. Udg. af Overvejinspektøren, Kbhvn. 1942.



Tarphagebroen — en Forbedring af Esbjergs Vejforbindelser.



Vognsæt, der paa mindre end 12 Timer kører 36.000 Pd. Fisk fra Esbjerg til Hamborg. Paa Tilbagevejen er ofte Plads til Færdigvarer.

Fiskebilerne

Sekretær Albert Nielsen,
Vestjydsk Fiskeriforening.

Transporten af Fisk, Kød og andre Fødevarer pr. Lastbil fra Danmark til det sydlige Udland hører den moderne Tid til og blev først rationelt paabegyndt for ca. 15 Aar siden. Landevejens rullende Godstog forekom før 1928 kun som lovende Forsøg med mindre Vogne med en Lasteevne paa 2—3 Tons, men i de sidste 15 Aar har Transporterne gennemgaaet en enestaaende Udvikling, saaledes at man selv nu, da der er store Vanskeligheder forbundet med at skaffe Gummi til de mere end 130 store Lastvogne, som er indgaaet i Trafikken, kan tale om en nogenlunde regelmæssig Transport, idet Afbrydelser faktisk kun forekommer, naar der ikke er nogen Tilførsel af Fisk, og der altsaa ikke er noget at køre med.

Tre Esbjerg Vognmænd med de gode danske Navne Andersen, Jørgensen og Petersen var banebrydende for den hensigtsmæssige Transport, ved hvilken Hovedvægten var lagt paa at undgaa de mange Omladninger af Fisk i rigtig Erkendelse af, at den korteste Vej mellem to Punkter er den lige og ubrudte Linie.

Fiskeeksportørerne indsaa klart de talrige Fordele, der maatte knyttes til den direkte Transport af Fisk fra Esbjerg, det danske Hovedmarked for danskfanget Fisk, til Fiskeauktionerne i Hamborg, Berlin, Kiel, Lübeck, Rotterdam, Amsterdam, Ymuiden, Brüssel, Antwerpen eller andre Storbyer i det sydlige Udland. Det var herved gjort muligt, at Fisken kom frem til Udlandets Markeder i fuldkommen frisk og god Stand, hvorfor Modtagerne foretrak den Leveringsmaade. Da Fragtraterne endvidere stod i et rimeligt Forhold til Fordelene ved Transporten, førte de første Forsøg med mindre Vogntyper i Løbet af forholdsvis kort Tid til Oparbejdelsen af en stabil og kontinuerlig Trafik.

Denne kunde naturligvis ikke overkommes af de tre nævnte Vognmænd i Esbjerg, men deres Eksempel blev snart efterfulgt af flere andre Vognmænd ogsaa bosiddende i andre betydende Markedsbyer for dansk Saltvandsfiskeri, og „genehmigter Güterfernverkehr" fik Tilslutning fra Byer som Kolding, Kerte-

minde, Krusaa-Padborg, Skagen og Thyborøn allerede i de første Aar efter Transporternes Paabegyndelse.

De først Aar skæmmedes desværre af adskillige Uheld og alvorlige Ulykker under Lastbilernes hidsige Jag over Landevejene i Sønderjylland og Slesvig, og den offentlige Mening benyttede af og til en frygtindgydende Vending som „Fiskebilernes Dødskørsel", naar der var forekommet Skader under den saare nyttige Transport gennem Sønderjylland. I Sandhedens Interesse skal det ikke skjules, at der blev kørt stærkt af de dengang uerfarne Chauffører, og det gav sig blandt andet Udslag i, at flere Forsikringsselskaber rent ud nægtede at assurere saavel Vogne som Gods.

Hovedansvaret for de hændelige Uheld og beklagelige Ulykker, som forekom i de første Aar, maatte dog tilskrives den Kendsgerning, at Fiskebilchaufførerne skulde være i f. Eks. Hamborg og have aflæsset Fiskeforsendelserne senest Kl. 4,30 Morgen, for at Lasten skulde kunne stilles til Auktion samme Dag, og paa de slesvigske Landeveje havde man Tilladelse til at køre med uindskrænket Hastighed, hvilket naturligvis ikke virkede direkte befordrende for en hensynsfuld Kørsel. Stundom havnede den kostbare Fiskelast da ogsaa paa en Mark dybt under Landevejens Niveau, naar en Lastbil i Nattens Mulm og Mørke hastede mod Fiskeauktionen i Hamborg. I saadanne Tilfælde maatte Chaufføren ved Hjælp af en Kollega søge at skaffe Transportens Viderebesørgelse sikret, medens andre maatte tage sig af den havarerede Vogns Reparation.

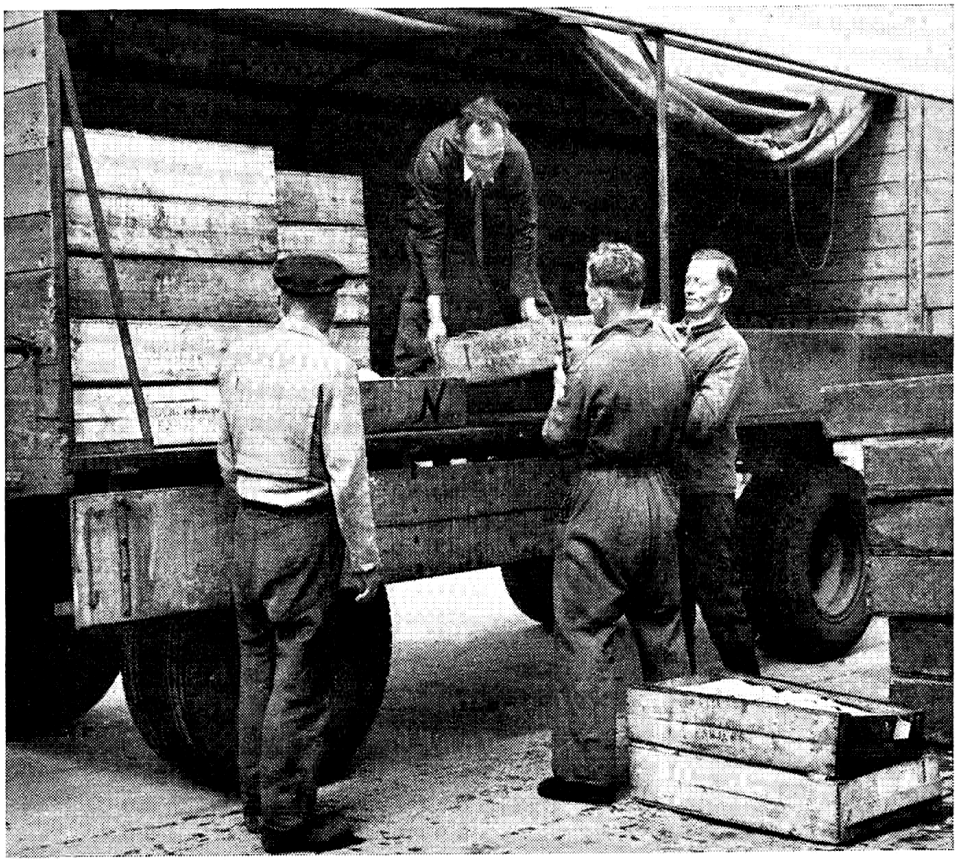
Store Krav har der altid været stillet til Fiskebilernes Personel. Det skal være A-Mennesker med et hurtigt Omdømme, en sikker Orienteringsevne, stundom ogsaa Forhandlingsevne og fremfor alt en fremragende Konstitution, som taaler Afsavn af Søvn i adskillige paa hinanden følgende Nætter. Nu er Fiskebilerne indrettet saaledes, at der i Førerhuset er Plads til to Mand foruden Chaufføren, og i en Række af de store Lastbiler er der indrettet Soveplads bag i Vognen, hvor en Medhjælper fuldt udstrakt kan tage et tiltrængt Hvil.

Samtlige Vogne er udstyret med Tvillinghjul, og paa de største Køretøjer med Tilkoblingsvogne findes der alt i alt 22 Hjul foruden Reservehjulene. Der er saaledes haardt Brug for godt Gummi til de mange Hjulsæt, som paa hver Tur med Fiskeforsendelser maa tilbagelægge fra 400 til godt 2000 Kilometer paa Landevejene.

Tidligere var de fleste Lastbiler til Fisketransport benzindrevne, men alle disse Vogne er nu bygget om og indrettet til Brug af Flaskegas som Fremdrivningskraft. Flere af de tunge Fiskebiler drives imidlertid paa Raaolie, idet Vognene er udstyret med Dieselmotorer.

En nøgtern Beregning har godtgjort, at ca. 75 % af hele Danmarks Fiskeeksport forsendes ved Hjælp af de rundt regnet 130 Lastbiler, som er indgaaet i Driften. Heraf er 40 Lastbiler med en Lasteevne fra 10 til 20 Tons — indbefattet Tilkoblingsvogne — hjemmehørende i Esbjerg, 8 Køretøjer har Hjemsted i Kerteminde, 12 i Kolding, 10 i Krusaa-Padborg, 6 i Thyborøn, 10 i Hvide Sande-Ringkøbing, medens de øvrige er hjemmehørende i forskellige andre danske Byer.

I Højsæsonen for Rødspættefiskeriet, April og Maj Maaned, transporteres hyppigt 1—2 Mill. kg Fisk daglig over Grænsen, som i denne Periode af Aaret passeres af ca. 80 Fiskebiler daglig, og med godt Efteraarsfiskeri, Oktober og November Maaned, da der især indbringes store Fangster af Torsk til danske Fiskerihavne, passeres Grænsen jævnlig af det samme Antal Biler pr. Dag. I Perioder med enorme Tilførsler af en Fiskeart som Sild tages Transporten pr. Jernbane i Brug, da det dagligt tilførte Kvantum af Sild overstiger den Kapacitet, som Fiskebilerne kan stille til Raadighed, naar ogsaa andre Fiskearter skal forsendes.



I Esbjerg foretages Læsningen af de indtil 20 Tons Fisk.

Foruden Saltvandsfisk, som repræsenterer langt den overvejende Del af Fiskebilernes Last, har der fundet en storstilet Transport Sted af levende Ørred, som opbevares i specielt konstruerede Vogne med store Bassiner til Opbevaring af de værdifulde Fisk. Ved saadanne Transporter paahviler det Chaufførerne for Landevejens rullende Godstog at passe de levende Fisk med den yderste Omhu, idet Vandet skal iltes fra de store Iltflasker, for at de levende Ørreder kan komme godt til Bestemmelsesstedet.

Før Krigen foregik der regelmæssige Transporter af Ørreder til Paris og Schweiz, en Køretur af ca. en Uges Varighed. Endvidere blev levende Ørreder forsendt til Prag og Marienbad, hvilken Transport sammenlagt var beregnet til 5—6 Døgn.

I Sammenligning hermed er det kun for Smaature at regne, naar Fiskebilerne lastes med f. Eks. levende Rødspætter til Fiskemarkedet i Hamborg, hvortil en enkelt Fiskebil i en fiskerig Tid kan gøre 5—6 Ture pr. Uge; til Berlin regnes der med en Varighed for hver Tur paa 2—3 Døgn.

I Esbjerg paabegyndes Læsningen af de indtil 20 Tons Fisk, der alle er pakket i Kasser med Is, i Reglen om Eftermiddagen, og dersom Starten kan finde Sted senest Kl. 17, gøres der klar til Afgang ved i Sommertiden at forsyne det fuldstændige Læs med et Par Tons Is, der strøs ud over de øverste Lag af Kasser, før Presenningen spændes, og den tungtlastede Vogn begiver sig ud paa den lange Rejse.

Det første Maal er den danske Grænse, som skal naas inden Kl. 20, til hvilket Tidspunkt Grænsen lukkes. Her foregaar paa saavel dansk som tysk Side en indgaaende Undersøgelse af Fiskebilens Papirer for saavel Vogn som Gods, og Chaufførerne skal næsten være kontoruddannet for at kunne klare Speditionen ved Grænsestationen. Medens der ventes paa, at Papirerne ordnes, bliver der

Tid for Chaufføren, der under de forhaandenværende Forhold næsten altid kører alene, til at indtage et haardt tiltrængt Maaltid, og naar Speditionen er overstaaet, fortsættes Farten til Flensborg, hvor Chaufføren ogsaa maa gøre Holdt ved R. K. B., hvilket vil sige Reichs Kraftwagen Betriebsverband. Her skal der betales Afgift, ligesom Forsikringen af Lasten ordnes her, forinden Transporten fortsættes ud ad de slesvigske Landeveje.

Farten maa under de nuværende Forhold ikke overstige 40 km, og alle Vogne er udstyret med Taxograf, paa hvilken Hastigheden til Stadighed kan aflæses. Dette er en Foranstaltning, som maa sættes i Forbindelse med den Gummitildeling, som Fiskebilerne faar i Tyskland.

Meget generende virker naturligvis Mørklægningen i disse Aar, da der skal næsten heroisk Udholdenhed til, for at Chaufføren kan føre sit Køretøj gennem Natten med blændede Lanterner; men dersom det kan beregnes, at det vil være umuligt at naa Morgenmarkedet i Hamborg, eller han ikke kan naa at være i Berlin til omkring Kl. 14, gøres der Holdt for at hvile i nogle Timer, inden Turen fortsættes. En ikke ubetydelig Del af Fiskelasterne aflæsses i øvrigt i denne Tid direkte i Jernbanevogne i Hamborg for herfra at blive sendt til forskellige Dele af det tyske Rige.

Ofte søger Fiskebilchaufførerne at faa Returfragt, hvilket ogsaa i Reglen lykkes, thi er der ikke andet at køre tilbage med, kan Vognene altid lastes med tomme Fiskekasser til senere Transporter; en stor Del af dette Arbejde afhænger af Chaufførernes Konduite og Evne til selvstændige Dispositioner.

I Løbet af kun 15 Aar har Fiskebiltransporterne gennemgaaet en Udvikling, der endnu ikke er afsluttet. Adskillige Fiskeeksportører disponerer nu selv over Køretøjer til Transport af deres Fiskeforsendelser til det sydlige Udland, og det maa paaregnes, at denne Trafik vil blive yderligere udbygget efter Krigens Afslutning, da Transporterne af saavel Saltvandsfisk som Ferskvandsfisk og andre Fødemidler uden al Tvivl vil blive mere omfattende, end de forudseende Pionerer for Fiskebilernes Kørsel havde turdet haabe, idet ikke alene det tyske Hovedmarked, men ogsaa alle de sekundære Markeder for danskfanget Fisk vil blive forsynet med Fiskeriprodukter af alle Arter direkte fra Danmark.



Fiskebilchaufføren skal være et A-Menneske.

Indtægten i Esbjerg 1943

Det Resultat, som Ligningskommissionen i Esbjerg er kommet til efter Gennemgangen af de ca. 17.000 udsendte Selvangivelser, viser atter for Aaret 1943 en væsentlig Stigning i Borgernes Indtægter.

Den samlede ansatte Indkomst — hvorved forstaas den virkelige Indkomst reduceret med de ifølge Skatteloven tilladte Fradrag for betalte Skatter, Forsikringer m. v. — oversteg den ansatte Indkomst for 1942 med ca. 21 % og ligger saaledes ca. 130 % over Førkrigsniveauet.

Tabel 1 viser den samlede ansatte Indkomst i Aarene 1939—43 (Skatteaarene 1940/41—1944/45) og Tabel 2 Antallet af kommunale Skatteydere og disses gennemsnitlige ansatte Indkomst.

Af Betydning for Ligningsprocentens Størrelse er imidlertid ikke blot den ansatte Indkomst, men ogsaa den af Skattemyndighederne benævnte *skattepligtige* Indkomst, idet det er denne, sammenholdt med det Beløb, Kommunalbestyrelsen skønner nødvendigt for at bestride det kommende Aars Udgifter og eventuelle Henlæggelser, der bestemmer Ligningsprocentens Højde.

Udviklingen heri fremgaar af Tabel 3.

Som det fremgik af det sidst udsendte Nummer af „Esbjerg", besluttede Kommunalbestyrelsen at imødekomme Skatteydernes Ønske om Oplysning om de bag Skattebilletten liggende Udregninger, hvorfor man meddelte, at enhver Skatteyder, der maatte ønske det, ved telefonisk eller skriftlig Henvendelse til Skattekontoret kunde rekvirere en specificeret Nota over det paalignede Beløb.

I Tidsrummet fra Skattebilletternes Udsendelse i de sidste Dage af April Maaned og indtil den 23. Maj er der indkommet Begæring herom fra i alt 617 Skatteydere eller kun fra ca. 3,7 % af samtlige Skatteydere. Det kan bemærkes, at Udfærdigelsen af disse 617 Beregningsskemaer omfatter ca. 2500 enkelte Skatteberegninger.

Tabel 1.

Skatteaar	Ansat Indkomst (1000 Kr.)	Stigning fra foreg. Aar
1940/41	35.446	6,3 %
1941/42	43.536	22,3 %
1942/43	58.480	34,9 %
1943/44	68.211	16,6 %
1944/45	82.431	20,8 %

Tabel 2.

Skatteaar	Antal Skatteydere	Gennemsn. ansat Indkomst Kr.
1940/41	14.860	2.385
1941/42	15.164	2.859
1942/43	15.621	3.743
1943/44	15.975	4.269
1944/45	16.856	4.890

Tabel 3.

Skatteaar	Ansat Indkomst (1000 Kr.)	Skattepligtig Indkomst (1000 Kr.)	Budgetteret Kommuneskat (1000 Kr.)	Lignings-procent	Kirkeskatte-procent
1940/41	35.446	24.268	3.247	13,4	0,6
1941/42	43.356	34.493	4.096	11,9	0,4
1942/43	58.480	57.086	5.692	10,0	0,3
1943/44	68.211	69.337	6.307	9,1	0,3
1944/45	82.431	88.708	6.311	8,7	0,2

Statistikken FORTÆLLER

Havnen i Trediverne.

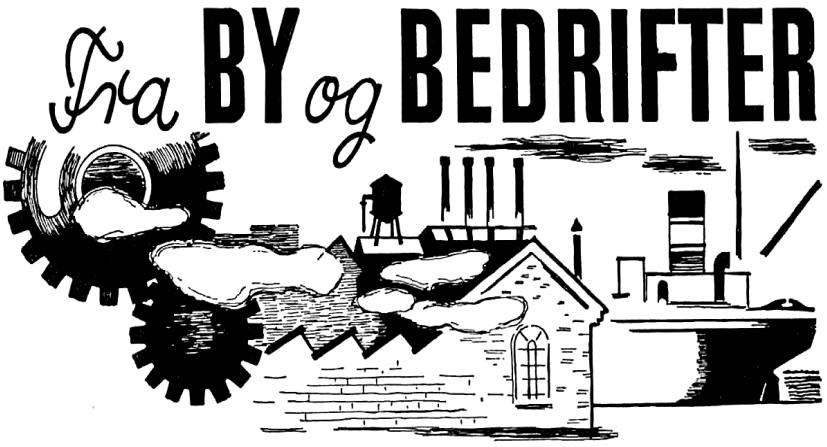
Aar	Indgaaet Antal Skibe	Reg. Ton net.	Udlosset Ladning (Import) Tons á 1000 kg	Indtaget Ladning (Export) Tons á 1000 kg
1930	1199	917.517	481.277	355.504
1931	1258	1017.111	516.381	425.448
1932	1293	1025.398	434.820	454.819
1933	1249	1000.404	389.795	369.215
1934	1012	928.632	392.122	320.812
1935	989	931.275	364.259	306.584
1936	1035	991.936	434.016	304.473
1937	974	938.069	378.707	329.084
1938	987	998.510	384.693	308.919
1939	796	739.078	329.695	265.765
1940	215	144.769	198.689	85.870

Posthuset i Trediverne.

Aar	Postforsendelser (Tusinde)	Telegrammer	Statstelefon-samtaler
1930—1931	12.591	128.864	156.489
1931—1932	13.242	127.359	154.755
1932—1933	13.046	117.086	150.270
1933—1934	13.107	114.168	158.654
1934—1935	13.834	112.768	182.652
1935—1936	14.904	105.109	194.157
1936—1937	15.698	103.915	215.636
1937—1938	16.230	98.387	234.976
1938—1939	16.648	95.681	254.213

Jernbanestationen i Trediverne.

Aar	Antal solgte Billetter	Afsendt		Ankommet		Læssede Vogne	
		Stykgods Tons	Vognladningsg. Tons	Stykgods Tons	Vognladningsg. Tons	Ankommet	Afsendt
1930—1931	167.902	26.000	220.959	38.006	367.683	65088	45346
1931—1932	165.736	20.180	218.530	31.902	424.193	67163	43494
1932—1933	140.079	18.048	150.210	29.514	360.901	60071	33072
1933—1934	137.350	18.434	122.218	32.370	290.833	56761	29684
1934—1935	137.567	19.876	112.641	34.031	262.469	55183	29476
1935—1936	147.604	19.407	106.227	33.196	262.050	54110	28657
1936—1937	141.757	19.608	115.750	33.857	256.382	53229	30174
1937—1938	142.476	18.630	95.767	33.351	243.609	54910	30418
1938—1939	132.271	20.104	97.593	32.854	263.780	56693	27710
1939—1940	147.478	22.184	165.210	30.219	312.605	54806	34534



Nu skal det ske...

Børnesagsarbejdet i Esbjerg har været forsømt i mange Aar, men nu skal det rettes. I det sidste Regnskabsaar har der paa Optagelseshjemmet været anbragt 130 forskellige Børn, heraf 74 Drenge og 56 Piger, i tilsammen 11.083 Forplejningsdage. Den gennemsnitlige Belægning har været 30 Børn, og Hjemmet er beregnet til bare 20.

For Tiden forberedes Opførelsen af et nyt og tidssvarende Optagelseshjem, saa Overslag og Tegninger ligger klar ved Fredsslutningen. Det nye Hjem skal ligge i smukke Omgivelser.

Hvor gammel er Rødspætten?

De ved, at en Bonde kan føle Hestens Alder paa dens Tænder, og at Skovløberen kan tælle Træets Ælde paa den friske Stub, men har De nogensinde faaet fortalt, hvordan man fastslaar en Rødspættes Leveaar?



Det er meget nemt. Inde i Rødspættens Hovedskal ligger en flad lille Sten med nogle Ringaftegninger. Det er Otolithen. Hørestenen eller Ørestenen, som den kaldes mere populært. Hvert Aar dannes en ny Ring; bred, hvis Rødspætten er vokset stærkt, smal, saafremt Aaret har budt paa Smalkost. Disse Ringe tæller man og har straks Rødspættens Alder. En Rødspætte smager bedst, naar den har 5—6 brede Ringe.

Godset blev vendt...



De senere Aars meget store Stykgodsbefordring har forvoldt Godsekspeditionerne betydelige Vanskeligheder. Disse er dog blevet afhjulpet en Del, efter at Jernbanemænd i Esbjerg har fundet ud af, at det er en Fordel at anbringe Godset *paa langs* i Pakhuset i Stedet for som hidtil *paa tværs.*

Det 167 m lange Stykgodspakhus i Esbjerg har ved en omhyggelig gennemtænkt Nyordning faaet øget sin Kapacitet med mellem 50 og 100 %. Samtidig skabtes bedre Arbejdsvilkaar for Pakhusarbejderne og hurtigere Betjening af D. S. B.s Kunder. Denne Nyordning er senere under Navnet „Esbjerg Ordningen" etableret i blandt andet Fredericia, Kolding, Vejle, Silkeborg, Viborg, Randers og Odense.

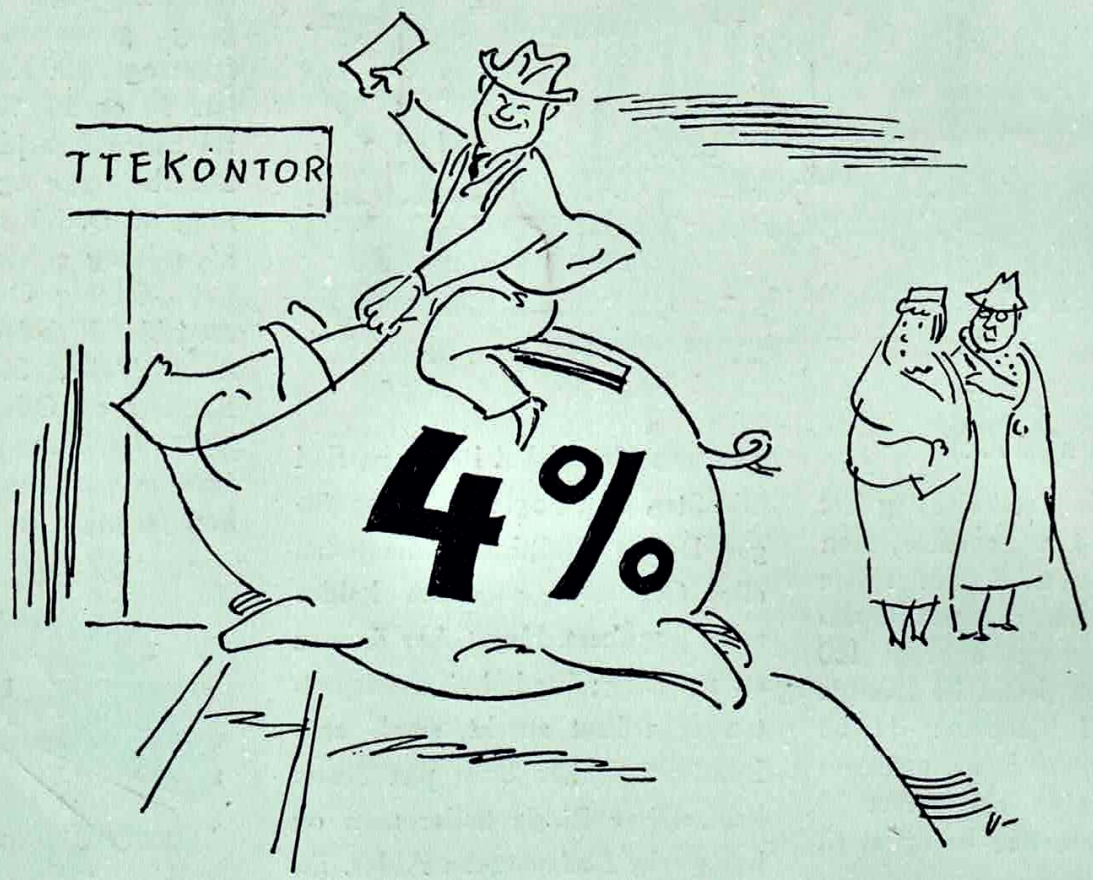
Et lille Eksempel paa, at Statsinstitutioner med godt Udbytte kan forenkle en Forretningsgang.



I Foraarsmaanederne fiskede der flere Kuttere fra Esbjerg end nogen Sinde tidligere. Fangsternes Størrelse svarede dog langt fra til de Forventninger, Fiskerne havde stillet.

Den røde Traad...

Til Erindring om disse onde Aar, hvor Høstbindegarn maa laves af Papir og Vodtov af dyre, indenlandske Hør- og Hampesorter, har Esbjerg Tovværksfabrik ladet optage en „Erstatningsfilm". Samtidig er en gammel Film, optaget paa Fabriken i 1920, blevet omkopieret. Der er saaledes rig Lejlighed til at sammenligne Films- og Tovværksteknikkens Udvikling siden dengang.



Tjen paa Skatten . . .

Man kan ikke lide Skattebilletten, men naar den kommer, skal den udnyttes mest muligt. Der kan spares 4 % ved at betale forud — Skatteväsenet giver nemlig Rente. Skattebilletten er et Værdipapir, der taber i Værdi, hvis De venter med at betale Skatter.

Skattekontoret beregner gerne for Dem, hvad De vil tjene ved at betale Skatten forud.

ESBJERG KOMMUNE