

Geografisk Orientering

Tema: Danske havne



Tidsskrift for
Geografforbundet



6 December 2004
34. årgang

Indhold

Leder 515
Maja Enghave, Henning Strand, Ulrich Primdahl og Mette Starch Truelsen

*Havet forbinder 516
Henning Strand

*Helsingør Havn – historisk set 518
Kenno Pedersen

*Esbjerg Havn
Vækst, forandring og nye udfordringer 530
Morten Hahn-Pedersen

*PLOT – en vision om en dansk superhavn..... 540
Freia Lund Sørensen

Indtryk fra Hviderusland 546
Bjarne Furhauge

Indtryk fra Tunø..... 550
Anni Degn

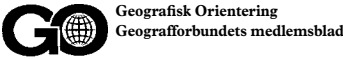
Geografweekenden 2004 – og en invitation til 2005..... 552

Fra Fagudvalget: 554
Om oplysningssvigt
Henning Lehmann

Anmeldelser 555

* Artikler relateret til temaet

Forside: Vision om en dansk superhavn. Se side 540
Bagside: Helsingør Havn set fra Flynderborg.



Medlemskontingent for 2003-2004:
Almindeligt medlemskab: 250 kr.
Familie (par): 325 kr.
Studerende: 100 kr.
Institutioner, skoler: 425 kr.

Henvendelse om medlemskab/abonnement mv.:
Geografforlaget, Rugårdsvej 55 , 5000 Odense C
63 44 16 83, Fax 63 44 16 97
e-mail: go@geografforlaget.dk
Hjemmeside: www.geografforbundet.dk

Redaktion:
Ansvarshavende redaktør og annoncetegning:
Mette Starch Truelsen
Fiolgade 16 A, 3000 Helsingør, 49 21 60 21
e-mail: mst@geografforlaget.dk

Anmelderredaktør:
Ulrik Primdahl 98 51 14 11
e-mail: u-primdahl@mail.tele.dk

Søren Pilgaard Kristensen 35 43 57 35
Henning Strand 33 24 07 37
Maja Enghave Kristensen, 35 26 12 37
Jonas Lissau-Jensen, 35 26 12 37
Leif Tang Lassen, 48 30 00 95
Helle Askgaard, 35 83 69 67

GO udkommer sidste uge i årets ulige måneder.
Deadline er d. 1. i de pågældende måneder.

Styrelse
Formand:
Bo Hildebrandt
Rønne Allé 4, 4300 Holbæk, 59 43 91 43
e-mail: bh@geografforlaget.dk

Næstformand:
Kristian Nordholm, 86 67 51 75

Kasserer:
Per Watt Boolsen
Lindgårdsvej 13 C, 3520 Farum, 44 95 41 57
Giro (kontingent): 3178048

Kursusudvalg:
Formand: Leo Kristensen, 97 51 46 66
Frede Sørensen, 98 84 34 96
Jesper Lund, 97 15 11 25
Pia Legind Ibsen, 77 99 48 94
Chris Tangbæk, 21 66 51 26

Fagudvalg:
Formand: Henriette Lanter-Mortensen,
0046 40611 1863
Henning Lehmann, 38 71 26 40
Kristian Nordholm, 86 67 51 75
Karin Dyrendom Nielsen, 40 82 39 83

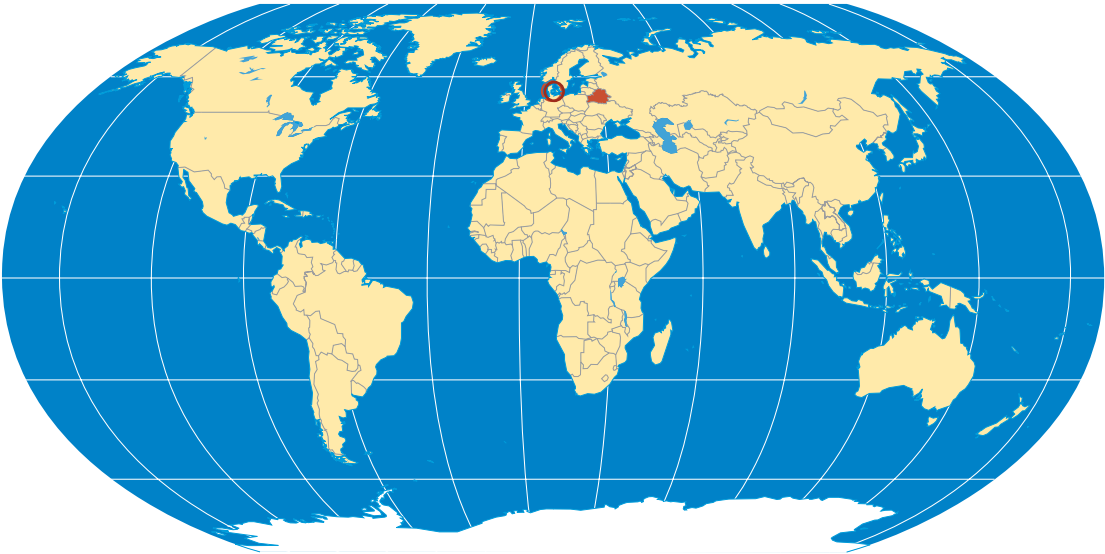
Forlagsbestyrelse:
Formand: Matilde Lissau, 56 97 27 09
Bo Hildebrandt, 59 43 91 43
Niels Lyhne Hansen, 75 86 62 19
Per Nordby Jensen, 64 78 19 98
Per Watt Boolsen, 44 95 41 57
Annette Knudsen, 86 85 45 66

Regional kontaktperson:
Lise Rosenberg 43 64 13 19 / 22 39 77 77
e-mail: lise@rosenbergs.dk

© Geografisk Orientering (GO).
Ikke-kommerciel udnyttelse tilladt med kildeangivelse

Lay-out og ombrydning: Ivan Jacobsen
Tryk: Reklamehuset. Oplag: 4000
ISSN 0105-4848

November 2004



Leder
I mødet mellem land og vand sker der altid noget med os mennesker. Det er ligesom en følelse af en grænse, der skal overskrides – som noget der slutter og noget nyt der begynder. De store udsigter skaber drømme og lader dem flyve. Udlængsel kan opstå. Kombiner dette med byens pulse- rende liv og menneskets nysgerrighed og iderigdom. I dette spændingsfelt ligger havnen. Og herfra udvikler den sig. Havnen er porten til verden, og derfor kan havnen som lokalitet også fortælle mange historier om nu- tidens og fortidens samfund, hvilket gør den interessant for os geografer. I dette nummer af Geografisk Orientering har vi valgt at bringe en artikel om havnen som trafikåre, og tre forskellige artikler om havnen i fortid, nutid og fremtid.

Maja Enghave, Henning Strand, Ulrich Primdahl og Mette Starch Truelsen



Stor aktivitet på Larsens Plads i København i 1952. Herfra udgik fragtruter til ind- og udland. Til venstre ses korn tørringsmagasinet, der i dag er Admiral Hotellet.
Foto: DFDS/Erhvervsarkivet Århus

Havet forbinder . . .

”Havet er Danmarks vigtigste Færdselsvej; indtil Jernbanernes Tid var Sejladsen af endnu større Betydning end nu for den indenrigske Samfærdsel. Bælte og Sunde har siden Oldtiden sammenknyttet det danske Riges Provinser. Det var ikke Havet, men derimod Skovbevoksede ødemarker, der ved den historiske Tids Begyndelse skilte Danskerne fra deres Nabofolk...”

M. Vahl og G. Hatt: ”Jorden og Menneskelivet”, København 1927.

Et enkelt blik på Danmarkskortet vil vise, at de fleste danske købstæder er havnebyer. De er hovedsageligt opstået som handelsbyer i 13., 14. og 15. århundrede. Datidens systemer af landeveje og biveje kunne på visse årstider være vanskeligt fremkommelige, hvorfor havet - indtil jernbanernes fremkomst - reelt var den eneste transportvej når det drejede sig om fragt af større godsmængder. Købstædernes udvikling fra rene handelsbyer til industribyer var også betinget af en havn til losning af råvarer og kul.

Senere har udbygningen af jernbane- og vejsystemerne og etableringen af faste forbindelser over sund og bælt reduceret

vandvejenes betydning for samfærdslen, men langt op i tiden har skibsforbindelser knyttet de danske landsdele sammen.

Et af de selskaber, der har haft størst betydning for den indenrigske samfærdsel til søs, er DFDS - Det Forenede Damskibs Selskab, som blev grundlagt af C.F. Tietgen i 1866. Gennem egen virksomhed samt opkøb af et utal af mindre dampskibsselskaber, blev selskabet næsten enerådende på indenrigsfarten. Lige fra starten var driften lagt an på rutefart, og DFDS's indenrigsnet betjente stort set alle egne og større byer i Danmark.

Af oversigten over de indenlandske ruter i 1926 fremgår det

klart, at det er København der er udgangspunktet. Oversøiske fragtskibe bragte varer fra hele Verden til København - fx kaffe fra Sydamerika og frugt fra Middelhavsområdet - og efter omladning fragtedes disse varer videre til provinsen.

De fleste af selskabets fragtskibe kunne medtage passagerer, ligesom der på passagertruterne til Ålborg og Aarhus også medtoges frugt. Denne kombination af person- og godstransport var et særkende for selskabet lige fra starten. Rutenettet undergik efterhånden forandringer som følge af den øgede konkurrence fra - i første omgang - jernbanerne og senere den voldsomme udvik-



DFDS's indenrigsfart 1941

INDENLANDSKE RUTER

Kjøbenhavn—Aarhus & vice versa	6	Gange ugentlig
Kjøbenhavn—Ålborg — —	6	— —
I Vintertiden:		
Kjøbenhavn—Nørresundby—Ålborg—Løgster—Thisted—Struer—Nykøbing M. & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Randers & vice versa	2	— —
Kjøbenhavn—Hadsund—Mariager—Hobro & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Horsens & vice versa	2	— —
Kjøbenhavn—Bogense—Vejle & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Vejle & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Fredericia—Middelfart—Kolding & vice versa	2	— —
Kjøbenhavn—Samsø—Odense & vice versa	2	— —
Kjøbenhavn—Assens—Faaborg—Svendborg—Kjøbenhavn	1	— —
Kjøbenhavn—Nyborg—Rudkøbing—Svendborg—Kjøbenhavn	1	— —
Kjøbenhavn—Nakskov & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Guldborg L.—Nykøbing F. & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Stege & vice versa	1	— —
I Sommertiden:		
Kjøbenhavn—Haderslev—Aabenraa—Sønderborg—Kjøbenhavn	2	— —
Kjøbenhavn—Frederikshavn—Oslo & vice versa	1	— —
Kjøbenhavn—Frederikshavn & vice versa	1	— —

Oversigt over DFDS's indenlandske ruter i 1926

ling i bilismen. Indenrigsfarten i 1941 fremgår af kortet, men i de følgende 20-30 år nedlægges flere og flere forbindelser. DFDS's indenrigske passagertruter ophørte i 1970 og allerede året efter blev selskabets indenrigske fragtfart endeligt nedlagt.

Selv om der ikke mere er indenlandsk rutetrafik til de danske provinshavne, er havnen stadig af stor betydning for erhvervslivet i mange af byerne. Med udbygning af kaj anlæg og havnefaciliteter og omdannelse af havneafsnit til nye formål - bl.a. lystbådehavne - søger byerne at følge med udviklingen. Havnen er således stadig en vigtig livsnerve for mange danske provinsbyer.

Henning Strand



Helsingør var omkring år 1600 Danmarks næststørste by. Borgerne ernærede sig ved den søhandel, som fulgte i kølvandet på opkrævnningen af Øresundstolden. Søfarten betjente sig længe ved skibbroer og færgevaser ud fra stranden. Prospekt af Helsingør fra slutningen af 1500-årene.

Helsingør Havn – historisk set

Af Kenno Pedersen

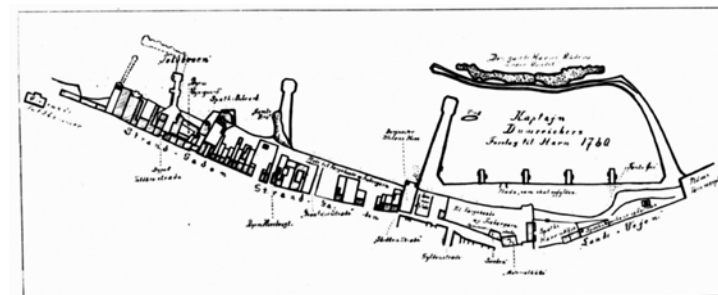
I en handels- og søfartsby som Helsingør skulle man umiddelbart mene, at der tidligt i byens historie var blevet anlagt en havn. Men bortset fra en lille slotshavn, som i 1600-årene lå tæt ved Kronborg, og et rudera af et ældre havneanlæg udfor det nuværende Svingelport, så er det et faktum, at Helsingør først ret sent i sin historie fik en egentlig havn.

Indtil 1764 betjente søhandelsstaden Helsingør sig udelukkende ved simple skibbroer og

færgevaser. De vigtigste var på den tid "Toldbodbroen" eller "Byens Broe" udfør nuværende Brostræde og "Byfogedens Broe" eller "Engelske Broe" udfør det nuværende Hovedvagtstræde. Nævnte år besluttede Rente- og Generaltoldkammeret, at den gamle og i øvrigt stærkt forfaldne "Toldbodbro" skulle forlænges til 336 fod og forsynes med en 136 fod lang arm i nordøstlig retning. På ydersiden blev broarmen forsynet med triangulære udbygninger til beskyttelse mod

havet grådige bølger og vinterens is. Arbejdet blev udført under ledelse af kaptajnløjtnant Bille, der også havde leveret tegningerne til den ny havnebro.

Den lille nye havn var ikke synderlig bevendt al den stund, at et handelsfartøj ved anløb højst kunne tillade sig at stikke 7-8 fod. Ualmindeligt var det derfor heller ikke, at der måtte ske en omladning på rheden, hvilket kunne være et problematisk forehavende med de særlige vind- og strømforhold, som rådede. Her-



Kort over forslag til en havn ved Helsingør 1760.



Man kender kun til eet eneste billede, der viser Helsingørs første havn. Det er tegneren H.G.F. Holm, bedre kendt som "Fattigholm", der udførte denne tegning af havnen i året 1821. På billedet ses søndre havnearm og indsejlingen med Kronborg i baggrunden og Øresunds Toldkammer til venstre.

til kom, at der på rheden nogle dage kunne ligge 3-400 skibe for ankre. Det Helsingør havde brug for var stadigvæk en "formidable Havn, som kunne lokke de Negotierende til at foretage Speculationer og animere Fremmede Handlende til at etablere sig heri byen".

Ud over en forlængelse af den søndre mole med cirka 60 fod og en tiltrængt istandsættelse i årene 1817-20, måtte skibsfarten leve med forholdene, som de nu engang var. Men den 19. maj

1824 vedtog man ved Kgl. resolution at godkende udvidelsen af Helsingør Havn og samtidig gøre den til statshavn. Vandarealet i den nye havn blev øget til 51.700 kvadratalen med en dybde på 16 fod. Havneudvidelsen 1824 var tegnet af havnekaptajn Henne. Arbejdet gik i sin enkelthed ud på at forlænge den søndre havnearm og forlægge den nordre arm til midt mellem Kronborgs fæstningsterræn og Alleen, den nuværende Allegade. I forbindelse med denne havneudvidelse fik

Øresunds Toldkammer i årene 1827-28 endelig gennemført anlægget af en landingsbro ud for toldkammerbygningen tillige med et karantænevagthus og senere et brokaperhus ved broen.

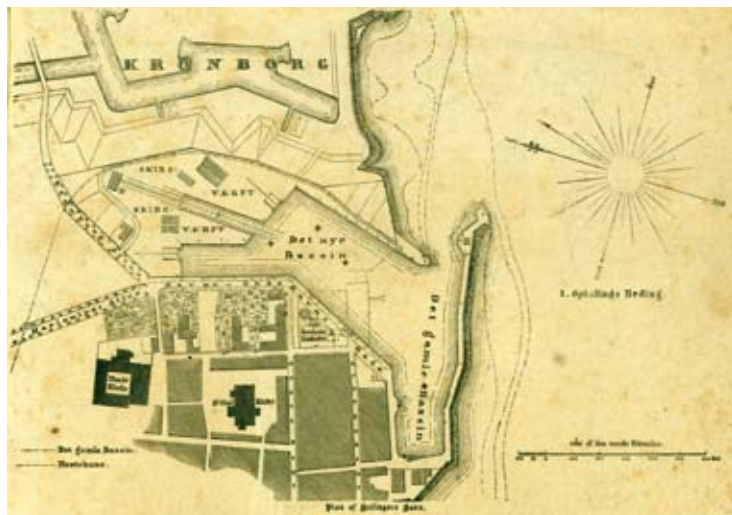
Helsingørs nye udvidede havn stod færdig i 1829, hvor den ikke alene var blevet op mod 5 gange større men også betydelig dybere. Havnen var naturligvis også forsynet med de for skibene fornødne bekvemmeligheder, således det i 1827 opførte tempelignende vandaftapningshus ved Havnegade. Det var Helsingørs Vandkompagni, der her fik sig en ekstra skilling i den slunkne kasse, når vandmanden med sine sejldugsslanger kunne levere skibene det livsnødvendige drikkevand. Her udfoldede sig selvsagt et vældigt leben, når man kapedes om at komme først. I 1830 blev der rejst et vippefyrt i mere moderne udgave på det søndre molehoved, ligesom her også blev opført et lille skur for havnebetjenten, så han kunne kontrollere de indsejlende skibe.

Det viste sig at være forbundet med vanskelighed for større skibe at anløbe havnen, når det blæste hårdt fra syd og øst med svær sø. I 1838-39 forlængede man derfor den søndre havnearm med 60 alensamtidig med at indløbet blev opmudret fra 16 til 18 fods dybde. Dermed blev havnen i stand til at modtage de største skibe, der dengang befarede Østersøen. I forbindelse med havneudvidelsen lykkedes det for bådebygger Jacob Hansen Løve, der siden 1816 havde været engageret med reparation og bygning af både for lodsselskabet og færgelaugene at få en skibsbyggeplads øst for Øresunds Toldkammer. Herimellem anlagde skibsbygmester Poul Barfoed i 1843 sit et træskibsbyggeri, som blev til Barfoed & Rohmanns Træskibsværft. Op gennem 1860'erne og 1870'erne byggede de to træskibsværfter skibe for en række lokale "skibsaktieselskaber", der blev styret af

købmand I.S. Pontoppidan, der på dette tidspunkt var landets og dermed også Helsingørs største sejlskibsreder. De to træskibsværfter nød i øvrigt godt af de mange skippere, der søgte nød- og vinterhavn i Helsingør, og ved samme lejlighed lod deres fartøjer reparere. Der var god fortjeneste på reparationsarbejde. Det var netop dette man havde for øje, da der efter Øresundstoldens ophævelse i 1857 skulle skabes en erhvervsmæssig erstatning.

Grundlaget for al klareringsvirksomhed var borte med ét slag, men dette betød på ingen måde, at det forretningsliv, der stod i forbindelse hermed forsvandt, tværtimod. I årene efter 1857 kom der fortsat mange skibe til havnen for at proviantere, og Helsingør vedblev længe med at være ordrehavnen for fragter til Østersøen. Når det hed, at byen var lammet, og hele dens næringsliv stagnerede, er det kun en del af sandheden. Det er klart, at det kunne mærkes, når kun knapt 6.000 skippere mod omkring 20.000 i årene forud for Sundtoldens afløsning gik i land. Men til gengæld kan det med nogen rimelighed siges, at de skippere, der gik i land, efter at de ikke længere var tvunget dertil, gjorde det i forretningsøjemed. Uanset Sundtoldens ophævelse var sejlskibene ofte nødsaget til at søge havnen for at afvente bedre vejrlig samt proviantere.

I 1847 foreslog en havnekomité en udvidelse af havnen, ved at man gravede sig ind mellem byen og Kronborgsfæstningsværker. Siden kom, foruden krigen, endnu et par meget strenge vintrere, som i 1855 atter fik sat skub i planerne om en udvidelse af havnen. Også denne gang fremkom planer om en havn syd for byen, men den ville ikke kunne konkurrere i pris med en simpel udvidelse af den gamle havn. "I løbet af 1859 var den af Indenrigsministeriets Ingeniører udarbejdede Plan blevet godkendt af Kommu-



Plan over Helsingør havn med den påtænkte havneudvidelse i 1860-63 indtegnet.

nalbestyrelse og Havnekomite. Krigsministeriet havde indvilget i Afstaaelsen af det nødvendige Terræn af Kronborgs Grund, den smukke Toldkammerbygning var blevet solgt til Nedrivning og nedrevet. Udgravningen af de c. 34000 Kubikfavn var overtaget af Ingeniørerne Carlée og Kaufmann samt Grosserer C.P. Koch for 117000 Rdl., og først i Januar 1860 ankom den store, flegmatiske Franskmand Carlée med det spidse Napoleonsskæg til Byen, hvor han blev en kendt Figur i de følgende Aar, ikke mindst, da han efter Udgravningen af Havnebassin, gav sig til at udarbejde et stort og noget fantastisk Projekt til en nordre Havn, der skulle strække sig fra Kronborg Pynt ud forbi Lappestens Batteri. Han fik virkelig Koncession paa Anlægget 1866, men det kom aldrig ud over Tegnebords-Stadiet, en Skæbne, der ogsaa er blevet de senere udarbejdede Planer til en nordre Havn af 1871 og 1910 til Del. Sammen med Carlée kom hans Dampmuddermaskine med Pramme til den i øvrigt af Skibe fyldte Havn, og inde i Land begyndte man til Folks Sorg, at fælde de pragtfulde

gamle Træer i Alleen ud til Kronborg. Da Frosten var af Jorden, tog man fat paa Udgravningen af Toldkammerpladsen, og den 29. April kunde man allerede gennemstikke Dæmningen mod den øvrige Havn. Et Forsøg paa at faa afskaaret det van Allerske Hjørne ved Alleen strandede paa, at Ejeren forlangte, at man skulde købe hele Ejendommen til en høj Pris, men ved Nedrivning ogsaa af Toldkammer- Direktørboligen, skaffede man udvidet Kajplads paa dette Sted. I Somrens og Efteraarets Løb blev det ny Bassin paa ca. 50000 Kvadratalen tildels opmudret til 18 Fods Dybde, c. 1000 Alen Bolværk opsattes til ligemed den 20000 Pds. Kran paa Granitfod, og den nordre Mole flyttedes et Stykke tilbage. Det følgende Aar fortsattes Arbejdet under Ingeniør Ludvig Lønborgs sikre Ledelse og i April 1863 afleveredes Havnen til den kgl. Havnekommision. Overslaget havde været paa 32500 Rdl., Anlægget havde kun kostet 31337 Rdl. 80 Sko Som Kuriosum kan nævnes, at der blandt de ikke meget rigelige Fund under Udgravningen og Opmudringen fandtes en Mængde Knappenaale, tildels i



Plan over Helsingør havn 1863.

sammenrustede Klumper, rimeligvis stammende fra et skibbrud paa Kysten ved Kronborg inden der endnu var Havn".

Helsingør patent-ophalingsbedding

Man brugte dengang endnu at "kølhale" skibene, når de skulle renses og repareres under vandlinjen. Ved hjælp af et taljeværk blev skibet krænget over, indtil den ene side var helt over vandet, og når den var istandsat, krængedes skibet over til modsatte side - en højst besværlig fremgangsmåde, hvorved gamle skrog let kunne blive "kølbrudte". I 1861 påtog et interessentskab sig anlæggelsen af en patent-ophalingsbedding. Arbejdet påbegyndtes i foråret 1862 og afsluttedes planmæssigt i efteråret 1863 (se plan

1863). Beddingen, der var 692 fod lang, hvoraf de 265 fod var over vandet, blev anlagt på den nordre side af havnen, midt imellem de to træskibsværfter, hvor man oprindeligt havde planlagt en tørdok. Selve beddingen var et skråplan, der var forlænget så langt ud under vandfladen, at skibet, der skulle optages kunne flyde over dens yderste del og en vogn, som bevægede sig på skinner anbragt på skråplanet, føres ind under det. Når skibet var stille på vognen, blev denne trukket op på land ved en trækanordning, hvorefter skibet blev afstivet. Patent-ophalingsbeddingen blev i 1896 købt af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, som i 1928 lod den erstatte af en ny og mere moderne bedding, der kunne optage skibe på op til 4.000 tdw.

Helsingørs søhandels storhed og endeligt

Gennem udvidelsen af havnen og anlæggelsen af patent-ophalingsbeddingen håbede man at kunne drage større nytte af den stærkt stigende trafik gennem Øresund, ikke mindst dampskibene. Efter udvidelsen omfattede havnebassin, da også 100.000 kvadratalen med en dybde af 18 fod. Havneindløbet var samtidig blevet udvidet fra 92 til 122 fod. Havnen og dens forskellige faciliteter blev brugt af skibsfarten, men ikke i overvældende grad. Årsagen hertil var troligt, at havnens kapacitet var for lille og besejlingen ikke altid lige let. Den svigtende frekventering af havnen skal også ses i lyset af skibsfartens gradvise overgang fra at betjene sig af dampskibe på bekostning af sejlskibene. I modsætning til sejlskibene, som sædvanligvis blev oplagte for vinteren, kunne dampskibene lettere anløbe og afgå fra havnen igen. Havnen mistede derfor også gradvist sin betydning som nød- og vinterhavn.

Byen har i stigende grad set skibene passere, og en mistrøstig stemning herskede derfor over havnelivet. "I 1871 var man kommen saa vidt, at det med Sandhed kunde siges, at Havnen ved Helsingør i Grunden slet ikke spillede nogen nævneværdig Rolle som Nød- og Tilflugthavn, idet det altid blev en ren Tilfældighed, om et faretruet Skib ved Vintertid kunde komme ind i Havnen eller ikke" bliver det i 1872 fastslået i en betænkning, hvor det samtidigt oplyses, at antallet af Skibe, der passerede Kronborg, fra 1840 til 1870 var mere end fordoblet. Det blev endvidere klart påvist, "hvor fuldkommen utilstrækkelig i Forhold hertil Helsingørs Havn da var, baade i Henseende til Størrelse og Dybde, hvortil yderligere kom, at lange Skibe ved sydlig Vind og Søndenstrøm knap nok kunde løbe farefrit ind i Havnen. Alene af Hensyn til den

Stilling, Helsingør burde have som Tiltlugthavn, maatte den indrettes til at kunne benyttes af Skibe med en Længde af indtil 350 Fod og et Dybtgaende af 19 a 20 Fod". Endvidere fremhævede kommissionen med styrke, at der dog også måtte kunne drages betydelig fordel for landet af den rige strøm af skibe og varer, der hvert år passerer umiddelbart i nærheden af vore kyster, og at dette netop især måtte kunne ske ved Helsingør, som skibene kunde anløbe uden at afvige fra deres vej. Men for at kunne ogsaa nødvendig, at Havnen kom til at indeholde Bassiner, i hvilke Skibene kunde ligge aldeles roligt og, naar det gjordes fornødent, blive reparerede, eventuelt ved at hales paa Bedding eller sættes i Dok. Havnen maatte derfor frembyde de gunstigst mulige Betingelser for Erhvervelsen eller Tilvejebringelsen af Landarealer til Benyttelse som Dokker, Kajer, Pladser til Maskinværksteder osv. Kommissionens Betænkning gav Stødet til en Række omfattende Havnearbejder, der foretoges i Aarene 1878-86, og hvorved Indsejlingen forbedredes, den søndre Mole ombyggedes, et nyt Bassin udgravedes ind i Grønnehave osv., saa at Havnen nu har et Fladeindhold af godt 11 Tdr. Land, hvoraf omtrent 8 ½ td. Land har en Dybde af 22 engelske Fod, Resten 20 Fod, medens Indløbets Bredde er 126 Fod".

Fra søhandelsby til værftsby
Forventningen var behersket stor til den effekt havneudvidelsen, som blev påbegyndt i 1877 ville have på brugen af havnen. Havnebassinet blev uddybet i 1877-78 til cirka 6,3 meter for at kunne modtage de stadig større dampskibe. For at udvide havnebasinets areal vælger man at grave sig yderligere ind på Kronborgs grund, hvorved von Scholtens ravelin forsvinder. Det nye havnebassin fik et areal på cirka 1,75

ha og blev i 1887 uddybet til 6,9 meter.

En del af skibsprovianteringsfirmaer havde i kampen for at overleve forsøgt at udvide varesortimentet til også at omfatte kul, men uden synderligt held. "Kulfyldernes" søgning til havnen blev heller aldrig særligt stort. Året 1890, som var et godt år, talte således kun 198 skibe, som tilsammen lastede 36.000 tønder kul. Kulhandlerne havde imidlertid ikke kun de forbisejende skibe i Øresund for øje. Helsingør Gasværk var storforbruger af kul, ligesom byens borgere også skulle forsynes med brændsel. Forbruget af kul og koks i de helsingørske hjem var jævnt stigende fra midten 1800-årene, og det er da også karakteristisk, at kulfirmaerne i stigende grad satsede på dette lokale marked. De store, malede firmaskilte med ordlyden "Coal-Depot" og "Coal-Bunkers", som helt tydeligt var orienteret mod søen, ses forsvinde lidt efter lidt. Vel nærmest af gammel vane gik mange af byens folk hver dag ned på den gamle skibbro for "at spytte i søen" og udveksle nyheder - i mindet om fordums storhedstid. Hektisk travlhed havde præget skibbroen i "Sundtoldstiden". Fra skibene kom søfolkene ind, og nyheder fra hele verden blev udvekslet her og spredt igen. Her kom det til mangen en diskussion, og mangen en handel er blevet afsluttet her. Skibbroen var byens uofficielle børs. Dette havneliv ophørte selvsagt ikke fra den ene dag til den anden med ophævelsen af Øresundstolden.

Inden et værft kunne rejses
I slutningen af 1870'erne begyndte en grosserer Mads Chr. Holm at arbejde med planer om et jernskibsværft og prøvede i den forbindelse at få del i ledelsen af B & W, men var blevet køligt afvist af C.F. Tietgen. Hans opmærksomhed samlede sig da om Helsingør - "sundfartens naturlige

reparationshavn". Her var man i fuld gang med nogle større havnearbejder alt imens der underhandlede med entreprenører i "udlandet om at overtage og gennemføre anlægget af et maskinværksted i havnen til bygning og reparation af jerndampskibe". Først i morsingboen Mads Chr. Holm fandt man manden, der "magtede udførelsens vanskelige kunst".

Men før tanken kunne virkeliggøres, måtte der imidlertid skaffes plads til værftsanlægget. Da Grønnehave var den eneste mulighed, blev der indledt forhandlinger med Indenrigsministeriet og Krigsministeriet, idet Grønnehavefælleden benyttedes som eksercer- og skydeplads for garnisonen på Kronborg. Hertil måtte Helsingør Kommune mageskifte med 53 tdr. land ved Teglstrup Hegn til anlæg af nye skydebaner og øvelsesplads. Efter pres fra Helsingør Byråd og indenrigsminister Skeel blev den modstand, der i begyndelsen rejste sig fra Krigsministeriets side med hensynet til Kronborgterrænet overvundet, kom formaliteterne omsider i orden. Koncessionen til et jernskibsværft blev givet den 29. november 1881.

Det mismod og den stagnation som i sidste halvdel af 1870'erne havde ramt Helsingør, blev med anlæggelsen af værftet vendt til fornyet fremgang og udvikling, der ganske vist var underlagt den internationale skibsfart og de vekslende konjunkturer indenfor verdenshandelen. Op- og nedgangstider for jernskibsværftet blev op og nedgangs tider for byen. Værftet er som et termometer på byens udvikling. Direkte som indirekte blev byens liv - økonomisk, socialt og kulturelt - i meget høj grad præget af den store arbejdsplads, som tillige blev en "stat i staten".



Plan over Helsingør havn 1906.

Havnen og Helsingør Jernskibsværft og Maskinbyggeri
Rejst midt imellem slot og by blev det storladne værftsanlæg med beddingsløbene, den store kajkran, de rygende skorstene og mørkladde værkstedsbygninger stående i rød, blank mur med rundbuede støbejernsvinduer, og i øvrigt uden megen pynt på gesimsen, en markant manifestation af "de nye tider" i Helsingør. Et billede som har været under evindeligt forandring i forbindelse med værftets fortvarende udbygning og modernisering, hvor anlæggelsen af dok 1 var en slags fortsættelse af "østhavnen" gravet ind mellem værkstedsbygningerne og Würtembergs Ravelin. Dokken blev indviet den 12. juni 1884. Den var på dette tidspunkt

den største dok i Norden, stor nok til "at dokke" ethvert skib, som i hine år besejlede Østersøen.

Værftets hovedbeskæftigelse blev efterhånden reparationer, som samtidigt var en givtig forretning. Gang på gang havde værftet imidlertid måttet afvise kunder, fordi en havarist gennem længere tid optog tørdokken. En udvidelse af både areal og tekniske anlæg var blevet en tvingende nødvendighed hen imod 1896. Værftet overtog derfor nævnte år patent-ophalingsbeddingen og Helsingør Træskibsbyggeri. Hertil kom 9.300 kvadratalen på Grønnehave, som værftet lejede af kommunen, "hvorved værftet fik en naturlig arrondering på alle sider omgivet af bolværker og offentlig vej". En ny tørdok

blev i 1897 etableret mellem ophalingsbeddingen og "vesthavnen". Denne var 112 meter lang, og kunne rumme de største af de forbi-passende skibe til eftersyn og reparation.

Havnearealet blev samtidig udvidet, idet ministeriet som vilkår for sit samtykke til værftets anlægsplaner betingede sig "en af Havnekomiteen nærmere foreslaaet Udvidelse af Havnearealet. Dette Havneanlæg skulde da Værftet selv udføre for Statshavnen imod at faa en passende Reduktion i Lejeafgiften. Det nye Areal og de nye Bolværker skulde derefter blive Havnens Ejendom, men stilles til Disposition for Værftet, saa snart Lejekontrakt om samme var underskrevet".

Den nye tørdok, som kunne tage skibe på 372 ½ engelske fod og en højde på kølblokkene af 15 ½ fod, stod færdig i 1897 satte endelig værftet i stand til virkelig at løse sin hovedopgave, nemlig "at påtage sig dokning og eftersyn af tidens største skibe. Tørdokken blev et stort aktiv for værftet og en stor gevinst i arbejdsmæssig henseende. Udvidelsen og moderniseringen af værftsanlægget kostede dengang den fabelagtige sum af 1,1 million kroner".

I forbindelse med moderniseringen af værftets skibsbygningsafdeling i 1924-28 blev de tre gamle beddingsløb erstattet af to moderne på betonpæle funderede beddingsløb, hvoraf den længste blev 133 meter. Mellem de 2 beddingsløb byggedes et kranfundament af jernbeton med to kørende elektriske 3-5 tons tårnkraner. Bortset fra den store kajkran var de tidligste værftskraner små trebenede anordninger, hvor trækraften var udrangerede dampspil fra skibe.

Noget af det første som blev anskaffet i forbindelse med anlæggelsen af værftet i 1882 var en kajkran. Med løft op til 45 tons opfyldte kajkranen længe værftets behov. Men kedler og maskindele blev stadigt sværere,



Helsingør Værft. Stabelafløbning på færgen Knudshoved. Den blev i 1961 indsat på storebæltsoverfarten. De mere end hushøje skibe føjede en særlig dimension til bybilledet, ikke mindst når de lå til at ptering ud for havne-gade. (Helsingør Kommuneatlas)

så i 1905 besluttede værftets bestyrelse at anskaffe en "tårndrejerkran", der stående på et fundament, hvortil var medgået 2400 tons beton, kunne præstere løft op til 80 tons. Denne kran blev efterhånden suppleret med adskillige andre kraner, der blev et slags vartegn for værftet og et udtryk for dets trivsel.

I 1953 blev de to beddinger forlænget cirka 15 meter, idet et stykke af havnebassinets blev inddæmmet. Herved opnåede værftet en værdifuld forøgelse af arealet til bygning af større skibe, og søsætningsforholdene blev betydeligt forbedrede. De forlængede beddinger blev forsynet med dokporte, således at der kunne arbejdes tørt i hele beddingsslængden.

Handelsskibene blev bygget stadig større. Det var tidens trend og stadig flere af disse skibe kunne ikke dokkes i værftets to tørdokker. For at muliggøre dette og i øvrigt forbedre værftets dokmuligheder fremover blev der i 1953 truffet bestemmelse om at fjerne den "gamle dok", som var anlagt i 1882-84, og at bygge en

større dok på samme sted. En utraditionel metode for bygning af tørdokker blev valgt. Efter den traditionelle metode giver man dokkens vægge og bund så store betontykkelser, at vægten af betonen bliver tilstrækkelig stor til at kunne modstå opdriften på den tomme dok. I firmaets projekt er betontykkelsen og dermed bekostningen væsentligt reduceret, men til gengæld er bunden forlænget ud bag ved sidevæggene, således at jordfylden ovenpå forlængelserne af bunden giver tilstrækkelig vægt til at holde den tomme dok på plads. Arbejdet påbegyndtes i november 1953 og den 23. februar 1955 kunne det første skib dokkes. Den nye dok blev 147,1 m lang og 21,47 m bred og kunne dokke skibe op til ca. 12.000 tdw. Dokudvidelsen gav allerede i 1955 et stigende antal skibsreparationer.

Helsingør Havn og skibsfart
Stilheden bredte sig i kontorer og skipperstuer i Strandgade, og havnens statistik fortalte nådesløst om tilbagegangen i skibsfarten. Endnu i 1867 blev Hel-

singør anløbet af 1595 sejlskibe og 442 dampskibe, men i 1903 var tallene faldet til 69 sejlskibe og 256 dampskibe. Ude på Øresund strøg skibsfarten forbi byen, og det føltes ikke som en tilfredsstillelse, at knap 1200 af fartøjerne måtte standse op på reden. De gjorde kun holdt, fordi Helsingør var karantænestation, hvor det skulle konstateres, at der ikke var farligt epidemisk syge om bord.

I november 1907 afholdt man et stort borgermøde i byen, hvor man kunne fremsætte følgende konklusion: "Med stigende Bekymringharmansetdenalmindelige Trafik paa Helsingørs Havn gaa tilbage Aar for Aar, grundet paa de mangelfulde Forhold ved samme, medens vore Genbobyers større og langt mere tidssvarende Havne have forstaaet at drage den stedse stigende Trafik til sig. Ved denne Tilbagegang er der unddraget det danske Erhvervsliv, og derigennem i første Række Helsingørs Befolkning, betydelige Indtægter. Naar der-til føjes, at der i Hovedstaden har ytret sig stærke ønsker om i

paakommende tilfælde at kunne benytte Helsingørs Havn som en isfri Forhavn, maa Forsamlingen paa det mest indtrængende anmode det høje Ministerium for offentlige Arbejder om snarlig at lade undersøge Betingelserne for Tilvejebringelsen af en tidssvarende, isfri Havn ved Helsingør, der kan fyldestgøre de f ordringer, der maa stilles til en moderne Trafik- og Vinterhavn".

Herefter kom der endnu engang skub i havneudvidelserne. I 1912 blev nordre havnearm flyttet, hvorved havnebassinets øgedes beskedent. Havnen omfattede i 1920'erne i alt 6,7 ha havnebassin med en dybde på 8 meter. Der fremkom forslag om etablering af en nordhavn, akkurat som ingeniør Carlé havde foreslået allerede i 1866. Bølgerne gik højt, især i 1924, hvor Havnekommissionen helhjertet gik ind for en nordhavn, der totalt sløjfede Kronborgs fæstningsterræns sidste rester. Havneprojektet skulle gennemføres ved, at stat og kommune hver bidrog til anlægsudgifterne med halvdelen til hver, og at både den ny som den gamle havn derefter overtages af kommunen. Ingen af parterne kunne dog blive enige om projektet, hvorfor det i 1930 besluttedes helt at opgive tanken om udvidelse af statshavnen med en havn nord for Kronborg.

Frilager på Nordre Havnemole

Overfyldningen af Københavns Frihavn i forbindelse med en mere imødekommende indstilling fra ministeriets side sammen med det forhold bevirkede, at der var et stort behov for at skabe flere indtægter for havnekassen, at det i 1916 endelig lykkedes at få opført et lukket pakhuis med 15 afdelinger på det tidligere voldgravsanlæg mellem Kronprins Christians Bastion og Prinsens Bastion. Voldgraven var blevet fyldt op ved havneudvidelsen 1878-86. Arealet havde

indtil etableringen af frilageret været anvendt som oplagsplads for værfterne.

I 20 år indsendte Handelsstandsforeningen troligt ansøgninger og udtalelser for at få staten til at bygge et pakhuis, "hvor havarister kunne oplægge deres ladning under skibets reparation". I et andragende i 1899 regeringen og Rigsdagen skrev foreningen Således, at et pakhuis var påkrævet som våben i "konkurrencen med sundbyerne, specielt da Helsingborg", idet "faren er for, at havarister ville undgå den havn, hvor de ikke finde lukket oplagsplads". Bekymringen var i høj grad berettiget for Helsingborg var i 1890'erne i rivende vækst som industri- og havneby. Indtil da havde de to byer været nogenlunde jævnyrdige med hver ca. 9000 indbyggere, men nu voksede Helsingborg meget hurtigt efter at have været en stillestående, forsømt og gammeldags købstad i det svenske riges udkant. Den havde ved privat og kommunal foretagsomhed udviklet sig til en meget stor konkurrent til Helsingør, hvor man traditionelt havde regnet Nordvestskåne for en del af sit opland. Nu var det ikke blot skånske kadreje, der dukkede op på Helsingør red for at tilbyde proviant og skibsfornødenheder, men - som handelsforeningen påpegede i en konkret sag - helsingborgske skibe gik op i Kattegat for at praje franske dampskibe for at gøre dem opmærksom på, "at frekventsen med de svenske sundhavne ikke - som Helsingør hæmmes ved foranstaltninger fra karantænevæsenets side".

Ti år senere - i 1916 - overvandt staten sine betænkeligheder ved at gøre flere indgreb i Kronborgs fæstningsterræn. Der var stærkt behov for at skabe flere indtægter for havnekassen, så på nordre mole blev der foran bastionerne bygget et lukket pakhuis med 15 afdelinger. Nu var dampskibene imidlertid blevet

større og mere sikre, så antallet af havarister var dalet stærkt, og det pakhuis, handelsforeningen havde bedt om i 20 år, var nu så at sige overflødig. Pakhussagen er et af en række eksempler på, at forbedringerne i statshavnen i Helsingør var alt for længe undervejs, så udviklingen havde forældet dem, når de endelig kom. I Helsingborg var disse problemer ukendte - her var havnen kommunal, og der var lokal vilje til at investere i moderniseringer og udvidelser, som sejlede Helsingør helt agterud.

Havnen og dampskibsfarten

Dampskibsfarten indledtes i 1841, hvor "Det helsingørske Dampskibsinteressentskab" stiftedes, og i maj året efter blev dampskibet "Hamlet" sat i sundfart. Dette var ingen ubetinget succes. Skibet var ikke særlig bevendt og rullede slemt i søgang. Alternativet for datidens rejsende mellem Helsingør og København var imidlertid pakkeposten eller dagvognen, der populært bar det sigende navn "radbrækningsmaskinen". Alligevel indsatte interessentskabet endnu et dampskib i sundfarten i 1847. Det var dampskibet "Caledonia".

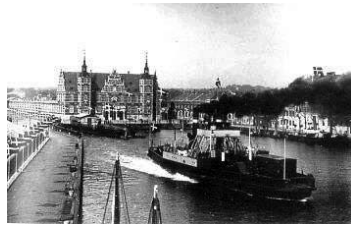
Dampskibsinteressentskabet var uden egentlig konkurrence helt frem til 1855, hvor der i genbobyen dannedes et "ångfartygs aktiebolag", som satte dampskibet "Helsingborg" i fart mellem Helsingborg-Helsingør-København, men uden som det helsingørske selskab at optage passagerer undervejs ved fiskerlejerne. "Det helsingørske Dampskibsinteressentskabs" indstættelse af et nyt "Hamlet", som i 1858 fik følgeskab af "Horatio". De tre Shakespeare hjuldamperne besørgede derefter kysttrafikken i de følgende 30 år suppleret med den lille dampbåd "Laertes". Særlig stort blev "Det helsingørske Dampskibsselskab" aldrig, men det drev en stabil og rimelig givtig virksomhed.

Selskabet omfattede, da det var størst, fire hjuldampere på i alt 122 læster med en maskinkraft på tilsammen 237 H.K. "Det helsingørske Dampskibsselskab" søgte at etablere et samarbejde med tilsvarende selskaber i Helsingborg, Landskrona og Malmö. Men i 1873 gav selskabet op og solgte sine fire skibe samt ruterettighederne til "Det forenede Dampskibsselskab" formodelst 64.000 kr.

Større og bedre skibe blev sat ind i Sundtrafikken ved DFDS's overtagelse af ruten. Billetpriserne blev samtidig sat ned. "Gylfe", "Gefion" og "Øresund" betjente samtidig en stor del af passagertrafikken og fragten på de mange små fiskerlejer langs Øresundskysten mellem Helsingør og København. Koncessionen på Helsingør Helsingborg-overfarten blev senere overdraget til et mindre selskab, der opretholdt ruten med det lille dampskib "Thunberg". Det kunne ikke tage ret mange passagerer eller ret megen fragt. Selv det at få de rejsende og fragten om bord voldte stort besvær. I 1888 overtog DSB koncessionen, og den otte år gamle dampfærge "Masned-sund" blev indsat på HH-ruten, uden at dette resulterede i nogen nævneværdig forbedring af overfartsforholdene, ud over at DSB nu lettere kunne koordinere ankomst- og afgangstider for færge og tog. Den noget ældre hjuldamp "Hermod" holdt man som reservefærge.

Havnen og HH-overfarten

Medindsættelsen af jernbanefærgen "Kronprinsesse Louise" på HH-overfarten i 1892 genvandt Helsingør Havn og dermed byen noget af sin tidligere position som et vigtigt og vægtigt led i landets handelsomsætning. "Sydhavnen" blev forbeholdt HH-overfarten. I de første mange år var HH-overfarten koncentreret om transport af jernbanevogne og passagerer; en trafik, der ikke var



"Kronprinsesse Louise" i Helsingør Havn den 10. marts 1892. Flagene vajer, det er dagen, hvor jernbaneforbindelsen mellem Helsingør og Helsingborg tages i brug. I baggrunden den fornemme stationsbygning, der var blevet indviet 4½ måned tidligere. (Jernbanemuseet)

mere intens end, at den kunne klares af en færge, med yderligere en i beredskab, som reserve. I mellemkrigsårene vandt en anden transportform imidlertid indpas i danskernes hverdag. Bilismen. Dette mærkedes også på HH-overfarten, hvor behovet for overførsel af biler blev stadig større. I 1922 overførtes cirka 1.000 motorkøretøjer, et tal, der i 1930 var vokset til cirka 11.000. Det nye transportbehov fik imidlertid ikke DSB til at ændre overfartsrytmen.

Situationen lettende for bilfolket, da en privatdreven bilfærge blev indsat på HH-overfarten i sommeren 1931. Denne uvante konkurrencesituation provokerede DSB til nye initiativer i form af en ny motor-bilfærge, der blev døbt "Kronborg". Den nye færge fordrede samtidig et separat fergeleje, som etableredes mellem det gamle fergeleje og Havnegade. "Kronborg" påbegyndte ruteferien den 15. maj 1935, hvor den til fulde levede op til det tilnavn, som færgen fik ved ankomsten til Helsingør, nemlig "Klods Hans".

I 1940 gav trafikministeriet tilladelse til en længe ønsket ombygning af fergelejerne, der kunne gøre plads til "et nyt leje til en Sporfærge i Helsingør Stats-

havn". Krigen forhalede imidlertid projektets gennemførelse, så der skulle gå næsten fem år inden fergelejet kunne tages i brug. Etableringen af det nye fergeleje havde fordret en mindre havneudvidelse.

Bortset fra et par enkelte, kortvarige forsøg på fra anden side at tage konkurrencen op, havde DSB haft monopol på HH-overfarten, siden "AsaThor" i 1939 indstillede driften. Trafikken over Sundet voksede med forrygende hast. Overfarten omfattede i 1952 tre moderniserede jernbanefærger foruden bilfærgen "Kronborg". Denne kapacitetsforøgelse viste sig dog meget hurtigt ganske utilstrækkelig, hvorfor DSB snart blev tvunget til nye initiativer. Denne gang blev det ikke til renovering eller overførelse af færger fra andre overfarter; denne gang blev det en nybygning, den første nybyggede jernbanefærge til HH-overfarten siden "Helsingborg" blev bygget i 1902. I oktober 1953 afgav DSB sin bestilling på nybygningen og atter blev ordren givet til værftet i Helsingør - dets nybygning nr. 321. Stabelafleveringen fandt sted den 25. februar 1955; en bidende kold vinterdag, hvor isen i havnebassinet måtte brydes op, før den nye færge kunne søsættes under navnet "Helsingør".

I maj 1955 indsatte det svenske selskab Linjebuss International AB bilfærgen "Betula" i fast rutefart på HH-overfarten. Den fik sit eget fergeleje på havnens nordre mole med terminalbygning på det tidligere voldgravsareal mellem Kronprins Christians Bastion og Prinsessens Bastion. Voldgraven var fyldt op ved Havneudvidelsen i 1879-85, og arealet benyttedes til oplagsplads og pakhus. "Betula" fik snart følgeskab af færgerne "Pendula" og "Primula", og i takt med selskabets stigende andel i færgetrafikken, blev der bygget endnu et fergeleje med tilhørende terminal bygninger yderst på nordre mole.



Luftfotografi af Helsingør havn omkring 1938.

I 1958 blev HH-overfarten for alvor skandinavisk, da det norske rederi, Moltzau, oprettede en ren passager rute. Det var den norske skibssreder Ragnar Moltzau, der lod sine to sundbusser "Henrik" og "Pernille" tage sig af persontransporten over Sundet. Et dristigt alternativ til de etablerede tog- og bilfærger. De små både, "bygget for mennesker" blev hurtigt et populært transportmiddel. De lagde til yderst på søndre mole, hvor færgemændenes skur i sin tid havde stået. Her blev nu opført nogle præfabrikerede elementbygninger til terminal. Rederiet fik så stor succes med sine sundbusser, at det i 1981 kunne pryde søndre mole med sin ny terminalbygning. Det var arkitekten Peter L. Stephensen, der her fik lejlighed til for en tid at berige havnen med et ganske smukt stykke arkitektur; en

skærmformet bygning følgende molens bugtning og forsynet med et halvrundt kobbertag. Terminalbygningen blev nedrevet i 1995. Sundbusserne var allerede i 1993 fået ny anløbsplads længere inde i havnen, hvor en ny terminalbygning tegnet af Peter L. Stephensen, der i den arkitektoniske udformning havde ladet sig inspirere af en flyvende måge. Arkitekt John Krönlein forestod opførelsen af terminalen, der blev rejst på en pille i havnehjørnet ved Havnegade og Stationspladsen. Her havde de sidste af de gamle fergebåde deres faste plads nedenfor det lille træskur "Helsingørs Færgesæsen" havde stående på havnebroen. Her lå også lodsådene indtil Helsingør Lodseri i administrationens hellige navn blev lagt ind under Dragør. Den helsingørske fiskerflåde var allerede i 1934 i forbindelse med

indvielsen af Helsingør Nordhavn blevet overflyttet hertil. I havnehjørnet havde "Helsingør Fiskehalle" sin faste plads.

Alt imens den fremtidige trafik på tværs af Øresund var til politisk drøftelse trængte virkeligheden sig på i Helsingør, hvor den indre by nødvendigvis måtte aflastes for den gennemkørende trafik til og fra færgerne. Men etableringen i 1987 af et interimistisk fergeleje på sydsiden af søndre havnemole blev det første skridt taget på vejen imod en fergehavn udenfor den gamle havn. Dette blev en realitet i 1991, hvor ScandLines påbegyndte sejladsen på HH-overfarten. Under indtryk af konkurrencesituationen på HH-overfarten fik et nyt fergeselskab tilkendt retten til at sejle på HH-overfarten. HH-ferries fik desuden overladt brugsretten til et af de gamle fergelejer

og en del af det nye opmarch-område.

Havnen og fremtiden

Siden jernbanefærgeoverfartens indvielse i marts 1892 havde "godset" været hovedsagen. Færgerne blev først og fremmest bygget til og driften primært anlagt på at overføre de store mængder af godsvogne mellem Danmark og Sverige. Godstransporten var hovednerven i DSB's HH-rute, hvilket bl.a. fremgår af en række statistiske oplysninger fra 1984, der på flere områder var et rekordår. På årets 65.000 afgang blev overført 200.000 godsvogne med i alt 2.217.000 tons gods. I 1987 var de tilsvarende tal: 44.000 afgang og 0 godsvogne.

En total nedlæggelse af jernbanegodstransporten på HH-overfarten med en deraf følgende nedgang i antallet af afgang på hen ved 1/3 medførte naturligvis et chok i Helsingør, hvor DSB-færgerne gennem årtier har været en af de helt store arbejdspladser. Diskussioner og protester hjalp imidlertid ikke noget. Den 2. november 1985 indviedes DanLink, den nye jernbanegodsroute mellem Helsing-

borg og Københavns Frihavn. I Helsingborg skete det med stor festivitas. I Helsingør resignerede man endnu en gang.

Med lukningen af Helsingør Værfts nybygningsafdeling i 1983 opstod en enestående mulighed for at få skabt et grundlag for en ny og anderledes udformning af denne del af havneområdet i et nært samspil mellem havn, by og slot. Det gjaldt også anvendelsen af den del af værftsarealet, som havde omfattet skibsbyggeriet med beddingsløb og værksteder. Foreløbig fik "Helsingør Reparationsværft" sammen med en række mindre og meget forskelligartede virksomheder domicil på "beddingshalvøen". Hovedparten af skibsbygningsafdelingen blev "demonteret". Mest iøjnefaldende var fjernelsen af de store værftskraner, der ikke alene var blevet et vartegn for værftet men også byen.

Et markant skel i udviklingen indtrådte i 1995, hvor Helsingør Kommune overtog statens andel af værftsgrunden indgik en aftale med "staten" om byggelinier og -højder i samspillet mellem "værftsarealet" og Kronborgs forsvarsværker under særlig hen-

syntagen til muligheden for en hel eller delvis rekonstruktion af von Scholtens Ravelin, som var blevet nedrevet og bortgravet i forbindelse med havneudvidelser. Ultimo 1998 indgik Helsingør Kommune aftaler med fire rådgivningsgrupper om en arkitektonisk undersøgelse af værftsarealets muligheder. I forbindelse hermed påbegyndte kommunen en nedrivning af bygninger og anlæg på "værftshalvøen" med henblik på en total frilæggelse af det gamle beddingsareal.

I Kommuneplan 1995-2007 er værftsarealet udlagt til offentlige formål, og i 1998 besluttede Helsingør Byråd, at Handels- og Søfartsmuseet søges overflyttet fra Kronborg til værftsarealet som en af flere kulturelle funktioner. Handels- og Søfartsmuseet har i denne forbindelse haft en slags option på bygning 12 og 13 eller godt og vel 8.000 km². Denne option blev i 2003 tilbagekaldt af Helsingør Byråd, som stedet har valgt at satse på "Kulturværftet" med et nyt hovedbibliotek som flagskib i første etape, hvor etape 2 omfatter den resterende del af det gamle værft. Iskrivende stund arbejdes på udformning af kravsspecifikationer i relation til en berammet arkitektkonkurrence.

Kenno Pedersen
Museumschef i Helsingør

Den funktionstømte havn, som den ser ud i dag. Der er ideer om, at reetablere Kronborgs forsvarsværker (se side 521). Den bagerste dok ønskes opfyldt og udnyttet til parkering. De forreste værftsbygninger ønskes nedrevet og i stedet ønskes opført et nyt hovedbibliotek, naturligvis med navnet: "Krondiamanten". (Arne Magnussen).



Dato	Ekskursion / Kursus	Kontaktpersoner	Omtale
Påsken 2005	Kenya	Lise Rosenberg	GO 4 2004
Kr. Himmelfart 2005	Berlin	Chris Tangbæk	GO 1 2005
1.-17. Juli 2005	Hawaii	Leo Kristensen	GO 2 2005
Juli 2005	Grønland	Leif Tang Lassen	GO 5 2005
22.-24. September 2005	Geograf-Weekend '05 Lokalitet: Mols	Kursusudvalget	GO 3 2005
Uge 42 2005	Sardinien	Mogens Winther	GO 1 2005
Sommer 2006	Indien	Pia Legind Ibsing	

EKSKURSIONER

Satellit-kommandocentralen

- et gratis læringsspil om satellitobservation og -navigation



Prøv spillet på: www.rummet.dk/satellit

Esbjerg Havn

Vækst, forandring og nye udfordringer

Af Morten Hahn-Pedersen

Fra den officielle åbning i 1874 og frem til årene efter 2. Verdenskrig var Esbjerg Havn ramme om en succesrig, men konventionel skibsfart og fiskerflåde. Med industrifiskeriet og containeriseringen startede en ny tid i 1950'erne og 1960'erne. Kravene til havnens formåen steg og blev yderligere skærpet med offshoresektorens komme. Tilfredsstillende håndtering af erhvervenes forskellige krav til havnen blev en kompleks udfordring, som tilføjedes en ekstra dimension, da nye aktører omkring årtusindeskiftet fik øje for havnefrontens muligheder.

Vækst og konsolidering - 1870'erne til 1950'erne

Esbjerg Havn blev "født" af det danske nederlag i krigen mod Preussen og Østrig i 1864. Med tabet af Slesvig-Holsten havde monarkiet mistet sine bedste vestvendte havne, og tanken om en ny port mod vest opstod ud fra ønsker om dels at skaffe en erstatning for disse havne, dels at skabe udvikling i det magre Vestjylland. Efter nogen diskussion om havnens placering faldt valget til sidst på området ved det øde Esbjerg Kleve, hvor Grådyb fra Nordsøen skød tæt ind under land. Der fandtes her en stor red med god ankerbund, strømmen var ikke for stærk, og havnen ville ligge godt i læ af Fanø. Gode søværts betingelser gjorde det dog ikke alene. Havnen måtte også

have en landværts infrastruktur - og det fik den fra starten. Den 24. april 1868 stadfæstede kong Christian IX såvel en lov om anlæg af en havn ved Esbjerg samt en lov om anlæg af jernbaner fra Esbjerg mod henholdsvis Kolding i øst og Holstebro i nord.

På grund af tidevandsforskellen i Vadehavsområdet havde man valgt en dokhavns-løsning for den nye havn. Anlægsarbejderne gik i gang i april 1869, og man forventede, at havnen kunne være færdig i 1871, mens de tilknyttede jernbanelinjer skulle være klar i 1874. Jernbanerne blev færdige til tiden, hvorimod praktiske problemer virkede stærkt forsinkende på arbejdet på havnen. Esbjerg Havn åbnede officielt for besejling i 1874, men anlægsarbejderne var først

endeligt færdige i 1878. På dette tidspunkt var man allerede i gang med de første udvidelser af havnen, og med anlæggelsen af Englands-kaj og siden Frankrigskaj på Dokhavns yderside gik man i de følgende år væk fra dokhavnsprincippet, idet erfaringen havde vist, at tidevandsforskellen ikke i praksis voldte nævneværdige problemer. Sideløbende med arbejderne på havnen blev adgangsvejen hertil fra Nordsøen afmærket med bøjer, fyr og fyrskibe, og både havnebassiner og farvandet ved det lavvandede Grådyb Barre blev uddybet i takt med tilkomsten af stadig større og mere dybtgående tonnage i skibsfarten.

Staten havde betydelige investeringer i den nye havn, men pengene var tilsyneladende givet



Oversigtskort over Esbjerg Havn, 2002 (Esbjerg Havn).

Esbjerg Havn under anlæggelse, 1869 (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Lastbiler og togvogne med smørdriller ved Englands-kajen, 1930'erne (Fiskeri- og Søfartsmuseet).



godt ud, for Esbjerg sydede af aktivitet. Katalysator for udviklingen var landbrugsomlægningen og den nye andelsbevægelse, der fra 1880'erne i Danmarks eneste vestvendte og jernbane-forbundne havn fandt en vigtig udfaldsport for eksporten til Storbritannien af bacon, smør og æg. Sideløbende hermed erobrede Esbjerg en position som indfaldsport for kul, korn, foder- og gødningsstoffer, som andelsforetagender og landbrug skulle bruge i produktionen. Allerede omkring 1900 havde Esbjerg placeret sig mellem Danmarks 4-5 omsætningsmæssigt største trafikhavne, men pladsen ved kajerne var trang. Med havneloven af 1909 vedtog Rigsdagen derfor at udvide havnen mod vest med en ny trafikhavn, hvis areal var ti gange større end den oprindelige dokhavn. Udbruddet af 1. Verdenskrig i 1914 forsinkede

processen, og krigstidens minefare på Nordsøen førte i øvrigt til en dramatisk nedgang i skibstrafikken på Esbjerg Havn. Efter krigen generobrede Esbjerg dog hurtigt de tabte markedsandele, og da den nye trafikhavn endeligt stod færdig i 1922, kom Esbjergs skibsfart atter på fulde omdrejninger. Med udvidelsen havde Esbjergs trafikhavn fået de fysiske rammer, der trods et nyt tilbageslag under 2. Verdenskrig gennem fire årtier satte havnen i stand til at bevare en position blandt landets omsætningsmæssigt største havne.

Havneloven af 1909 handlede ikke blot om Esbjergs trafikhavn. Havnen var også blevet hjemsted for en betydelig fiskerflåde. Allerede i midten af 1880'erne blev der i denne sammenhæng anlagt en lille fiskerihavn bag ved Englandskej, og i 1901 fulgte en ny og større fiskerihavn vest for dokhavnen. Det var introduktionen af snurrevoddet, dam til opbevaring af levende fisk ombord på kutterne og den begyndende motorisering af fiskerflåden, der sammen med jernbanens afsætningsmuligheder for frisk fisk i forening dannede grundlag for Esbjergs fiskerientyr. På blot 20 år fra 1889 til 1909 blev Esbjergs fiskerflåde femdoblet fra 20 til omkring 100 kuttere, og selvikke den nye fiskerihavn rummede længere plads nok. Havneloven af 1909 omfattede derfor også anlæg af en fiskerihavn med tre bassiner, der skulle placeres i forlængelse af den påtænkte ny trafikhavn. Den nye fiskerihavn blev indviet i 1917, og der var god brug for den. I modsætning til skibsfarten havde Esbjergs fiskeri højkonjunktur under 1. Verdenskrig, og fiskerflåden voksede til omkring 350 fartøjer i 1919. I begyndelsen af 1930'erne føjedes et fjerde bassin til fiskerihavnen, og en fornyet højkonjunktur for fiskeriet under 2. Verdenskrig bragte Esbjerg-flåden op på omkring 500 fartøjer.



Væksten i flåden havde givet grobund for såvel et anseligt lokalt skibsbyggeri som etablering af motorfabrikker, seilmagerier, vodbinderier, rebslagerier og en tovværksfabrik i Esbjerg. Også trafikhavnen import- og eksportaktiviteter satte sig spor i baglandet i form af slagterier, mejeri og andre forarbejdningsvirksomheder, engrosfirmaer, vognmandsforretninger, håndværk og en begyndende industri. Alt dette havde betydning for fremvæksten af byen Esbjerg. Hvor der ved folketællingen i 1860 havde boet 30 personer, var Esbjerg i midten af 1930'erne blevet Danmarks femtestørste by med en befolkning på godt 30.000 indbyggere.

Tredive år senere var befolkningen steget til godt 70.000 mennesker. Byens dynamiske erhvervsbasis var fortsat havnen, hvor hastig forandring i disse år katalyserede en nærmest eksplosiv vækst.

Dynamik og forandring – 1950'erne til 1980'erne

I efterkrigsårene havde en stagnerende økonomi og skuffende fangster fået den esbjergensiske fiskerisektor til at forsøge sig med nye fangstmetoder og nye former for bearbejdning af fi-

Slæbestedet til hyttefæde i Esbjergs anden fiskerihavn fra 1901 (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Anlæggene i land voksede i takt med industrifiskeriets landinger. Andelssildeoliefabrikken, 1950'erne (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Færgehavnen omkring 1967/68. Værftområdet ved den gamle bedding er under nedbrydning. Bag dette område ses Esbjergs anden fiskerihavn fra 1901, Dokhavnen og Englandskej med terminal og færger. I baggrunden skimtes Vestkraft og det areal, som man begyndte at opfylde i 1960'erne (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

skens. Indførelsen af flydetrawl viste sig succesfuld, og på havnen skød egentlige fiskeindustrier op i forbindelse med, at forbedret fryseteknologi banede vejen for industriel forarbejdning af fisk til fileter. Sammen med de eksisterende hermetikfabrikker, salterier og røgerier gjorde en række nye filetfabrikker på få år Esbjerg til Danmarks største inden for forarbejdning af fisk til menneskeligt konsum. Fisk kunne også omdannes til olie og mel til dyrefoder. I 1948 havde en række fiskere på andelsbasis investeret i en sildeoliefabrik, og da der et par år efter blev fundet store forekomster af olieholdige sild på Bløden få timers sejlad fra Esbjerg, blev industrifiskeriet hurtigt et hovedomdrejningspunkt i Esbjergs fiskeri. Flere fiskemelsfabrikker skød op på havnen, kapaciteten udvidedes mangefold, og nye arter som tobis og sperling blev inddraget i det succesfulde industrifiskeri, hvis landinger i årene 1950–68 blev øget fra 5.000 til 500.000 tons pr. år.

Det ekspanderende fiskeri krævede større kajareal og mere bagland. I slutningen af 1950'erne blev et femte bassin føjet til fiskerihavnen, som nu opdeltes i en "konsumhavn" og en "industrihavn". Samtidig blev et nyopfyldt område i forlængelse af fiskerihavnen nyt hjemsted for Statens Bedding og de mange træsksbiværfter, som i en lind strøm byggede nye kuttere til Esbjergs fiskerflåde, der omkring 1970 kulminerede med godt 600 fartøjer. Vest for værftsområdet føjede man i årene omkring 1980 et sjette bassin til fiskerihavnen. Det ny bassin skulle tjene som aflastningsbassin for industrihavnenens to bassiner, hvor større og mere pladskrævende ståltrawlere op gennem 1970'erne begyndte at afløse de trækuttere, som oprindeligt blev benyttet i industrifiskeriet.

Inden for skibsfarten blev perioden også præget af vækst

og forandring på Esbjerg Havn. På de kombinerede passager- og godsruiter til Storbritannien udskiftede DFDS i midten af 1960'erne gamle og veltjente skibe med ny tonnage, hvor man i to tempi gik over til færgeprincippet, så passager- og lastbiler kunne køres ombord. Fra havnens side nødvendiggjorde dette princip etablering af faste ramper med broklap på Englandskej, hvor der foruden store opmarcharealer til ventende biler også var direkte tilkørsel med lyntoget fra København. Desuden indviede DFDS i 1967 en ny passagerterminal på Englandskej. Den nye passagertrafiks bekvemmeligheder startede i land og fortsatte ombord på skibene, der blev omdannet til en art flydende hoteller, som ud over befording og overnatning bød på godt køkken, bar, danserestaurant, natklub og ikkemindst toldfritsupermarked. Konceptet blev godt modtaget. I 1970 nåede DFDS' Englandsfærger fra Esbjerg op på 140.000 passagerer, og efter indsættelse af endnu en generation af nye og større færger kulminerede Englandsstrafikken i første halvdel af 1980'erne med omkring 500.000 passagerer på årsbasis.

I efterkrigsårene havde Esbjerg kæmpet en hård kamp for at tilbageerobre de markedsandele, der var gået tabt på grund af krigstidens minelægning i Nordsøen, og med introduktionen af containeren kom Esbjerg atter på en absolut førerposition i landbrugseksporten til Storbritannien. Det var DFDS, der bragte Esbjerg ind i containeralderen. DFDS transportererede med udgangspunkt fra flere danske havne så godt som hele den danske landbrugseksport til de britiske havne, hvor man imidlertid havde store problemer med politisk uro, der især skadede de fragtruter, som blev drevet med konventionel tonnage. I 1964 traf DFDS aftale med Eksport-Svineslagteriernes Salgsforening

om omlægning af baconeksporten fra den traditionelle forsendelse i sækkelærredsballer til selvkørende køletrailere, hvilket både ville have hygiejniske og effektivitetsmæssige fordele. Omlægningen af eksporten fordrede bygning af en ny terminal, og den blev placeret i Esbjerg, hvor et stort ledigt areal ved den nuværende Færgehavn ville egne sig til formålet. Den ny terminal, der åbnede i 1967 blev besejlet med to nye ro/ro-skibe, hvor al last kunne køres direkte til og fra borde (roll on/roll off). Omlægningen blev en succes, mængderne af rullende last voksede støt, flere, nye og større ro/ro-skibe kom til, og frem til første halvdel af 1980'erne gennemløb Esbjergs godsomsætning en stort set uafbrudt stigning fra omkring 1,5 til godt 4 millioner tons.

Udviklingen skabte optimisme og nye tiltag på havnen, hvor man fra slutningen af 1960'erne og op gennem 1970'erne opfyldte og begyndte at udnytte et betydeligt areal øst for den oprindelige Dokhavn og Østerhavn. I første omgang fik man herved væsentligt forøgede kajarealer med tilhørende terminaler omkring den nuværende Sønderhavn, men det store område rummede mange flere muligheder. Det kom Esbjerg Havn til gode, da store udbygningsprojekter i forbindelse med olie- og gasaktiviteterne på den danske del af Nordsøen i årene omkring 1980 markant øgede kravene til havneledelsens evner som leverandør af infrastruktur.

Dansk Undergrunds Consortium (DUC) havde siden midten af 1960'erne benyttet Esbjerg som basehavn for offshoreaktiviteterne på Nordsøen. Trods fundet af Dan-feltet i 1971, feltets produktionsstart i 1972 og senere udbygninger i 1975-77 havde den offshorerelaterede trafik og godsomsætning på Esbjerg Havn været af såre begrænset omfang. Men så startede en nærmest eksplosiv vækst i aktiviteterne, som



Offshoreaktiviteterne på Nordsøen satte i 1980'erne præg på Esbjerg Havn, hvor tusindvis af rør til olie- og gasledninger lå stablet ved coatingfabrikkerne (Medvind).

i de følgende år kastede Esbjerg ud i et regulært olieboom. I 1979 begyndte opbygningen af Gorm-feltet, som gik i produktion i 1981. Året efter fulgte Skjold-feltet, og i 1984 indledte man produktionen fra Tyra-feltet - Danmarks første gasfelt. Sideløbende hermed blev der etableret statsejede rørledninger fra Nordsøfelterne til behandlingsanlæg i land. Den massive aktivitet satte sig snart spor i basehavnen Esbjerg, hvor offshorebranchens mest synlige element hidtil havde været det A.P. Møller-ejede Danbor Service's base, som i 1977 blev opført ved Østerhavn. Men nu gik det stærkt. I havnen blev forsynings-skibenes trafik markant øget, og rørudlægningsfartøjer og borerigge blev jævnlige gæster.

Danske og udenlandske firmaer etablerede sig i Esbjerg, stadig flere Esbjerg-virksomheder kom ind som leverandører til offshorebranchen, og lokale offshorevirksomheder som Esbjerg Oilfield Services og Esvagt skød frem. Mange virksomheder var eller blev etableret i Esbjerg by, men på havnen fandt man også plads til den nye branche, som lokaliserede sig ved værftsområdet nord for fiskerihavnen, omkring den gamle Dokhavn og Østerhavn samt på det opfyldte areal øst herfor. Her fandt man bl.a. to nye fabrikker til coating af rør, og området var domineret af tusindvis af rør stablet tre-fire meters højde i snorlige rækker på hundredevis af meter. Fra stort set ingenting voksede offshoresektoren på blot



Esbjergs fiskerflåde bestod i begyndelsen af det ny årtusinde primært af store industritrawlere (Fiskeri- og Søfartsmuseet)

fem-seks år op til en industri, som alene i Esbjerg omfattede mere end 100 virksomheder og i perioder stod for helt op til 12% af havnens totale godsomsætning. Og det var endda kun begyndelsen på Esbjergs olieeventyr, der startede på et særdeles heldigt tidspunkt, idet offshorekom til at stå som modvægt mod en mindre gunstig udvikling andre steder på havnen.

Nedtur versus optur – 1980'erne til i dag

I de sidste par årtier op mod årtusindskiftet vendte Esbjerg-fiskeriets fremgang sig til stagnation og tilbagegang. Trods prisfald på fiskemel klarede industrifiskeriet sig fortsat via anvendelse af stadig større fartøjer, rationaliseringer, teknologiforbedringer og fusioner af fiskemelsfabrikker. Omvendt så det ud i konsumfiskeriet. Stigende international konkurrence førte til både kamp om og prisfald på fisk. Desuden skabte overfiskning og miljødiskussioner samt introduktion af fiskerizoner og kvoteringsordninger i forening et uroligt klima omkring fiskeriet. I 1979 var staten trådt til med en ophørsordning, og den blev flere gange siden fulgt op med ophugnings-

støtte fra EU. Esbjergs traditionelle konsumflåde af trækuttere svandt ind, og i 2002 lukkede fiskeauktionen. På dette tidspunkt var kun de største ståltrawlere tilbage, og antallet af fiskerfartøjer var reduceret til blot 10% af den flåde, som omkring 1970 havde hjemsted i Esbjerg. De resterende godt tre snese fartøjer blev praktisk talt alle anvendt i enten rent industrifiskeri eller i kombineret fiskeri, hvor en snes andelshavende industritrawlere i dele af året fiskede bl.a. sild og makrel til filetfabrikken ESSi Konsumfisk. Trods faldende direkte og indirekte beskæftigelse var fiskeriet fortsat af betydning for Esbjerg, men grundlaget syntes ikke længere så solidt. Diskussionerne om såvel fiskemels dioxinindhold som brugen af animalske proteiner i husdyrproduktionen blotlagde tydeligt fiskemelsindustriens sårbarhed over for overnationale politiske beslutninger. Som for at føje spot til skade svigtede tobisfiskeriet - fiskemelsindustriens hovedhjørnesten - alvorligt både i 2003 og 2004. Det bedrede ikke stemningen på fiskerihavnen, hvor det blev stadig sværere at få øje på såvel fiskefartøjer som optimister.

Inden for skibsfarten mødte man også udfordringer. Fra første halvdel af 1980'erne og frem til årtusindskiftet blev passagertallet på DFDS' Englandsfærger fra Esbjerg halveret til omkring 250.000 på årsbasis. I takt med den forbedrede landværts infrastruktur i Nordvesteuropa forlod mange bilpassagerer Esbjergs lange Englandsrute til fordel for kortere ruter fra andre lande. Tid var også en afgørende faktor i mange forretningsrejsendes fravalg af Englandsfærgerne til fordel for dyrere, men hurtigere flyforbindelser, og i slutningen af 1990'erne fjernede et EU-direktiv om bortfald af det toldfrie salg ombord også en væsentlig del af grundlaget for konference- og tripture ombord på Englandsfærgerne. I 2001 etablerede lavprisflyselskabet Ryan Air en rute mellem Esbjerg og London og nåede i løbet af den første sæson et passagertal på godt 90.000, mens passagertallet på Englandsfærgerne omvendt blev reduceret til kun 160.000 på årsbasis. Det bevirkede overkapacitet og forringet økonomi hos rederiet på ruten, og i konsekvens heraf besluttede DFDS sig i 2002 for at gå væk fra konceptet om flydende hoteldrift på Englandsruten fra Esbjerg. "Dana Anglia" med en kapacitet på 1.200 passagerer blev overført til anden rute og erstattet af en skibstype, hvor passagerkapaciteten indskrænktes til 600 til fordel for øget godskapacitet. I forbindelse hermed nedlagde DFDS sine aktiviteter på Englandskajen, solgte passagerterminalen og samlede alt ved DFDS' terminalområde ved Færgehavnen.

Esbjergs godsomsætning var i 1980'erne og 1990'erne noget svingende, men lå oftest i underkanten af niveauet fra 1980'ernes begyndelse, og relativt mistede Esbjerg andele af den samlede søværts godsomsætning i danske havne. Baggrunden for denne udvikling var flersidet. Esbjerg

var én af de hårdest ramte havne under den store havnearbejderkonflikt i 1983, og i modsætning til de øvrige danske havne fortsatte problemerne med ulovlige arbejdsnedlæggelser i Esbjerg op gennem 1980'erne. Esbjergs omdømme led herunder, og flere firmaer omlagde deres aktiviteter til andre havne. Men det var ikke det eneste gods, som flyttede fra Esbjerg. I takt med infrastrukturudbygning, bedre kommunikationsmuligheder og udvikling af en logistikbaseret produktion (princippet om at sætte lagrene på hjul) vandt lastbiler frem på containermarkedet. Alene i årene 1980-92 steg lastbilernes andel af Danmarks totale udenrigs containeromsætning fra 11% til 26%. En stor del af denne vækst foregik på nærmarkeder som Tyskland, Holland og Belgien, og det ramte bl.a. Esbjerg Havn, hvis omsætning på disse markeder i samme periode faldt fra 14% til 9% af havnens totalomsætning.

En betydelig del af Esbjergs problemer i 1980'erne og 1990'erne hang sammen med, at havnens landværts infrastruktur blev utidssvarende. Mens konkurrenterne i Fredericia og Århus nød godt af velfungerende jernbane- og motorvejsnet, havde Esbjerg nok jernbane, men ingen motorvejsopkobling. Med etableringen i årene omkring 2000 af motorvejen mellem Esbjerg og Kolding og åbningen af såvel Storebælts- som Øresundsforbindelse fik Esbjerg Havn lettere adgang til et større opland - og dermed nye muligheder for at udnytte sin strategisk gode beliggenhed som Danmarks eneste store havn mod vest. En omsætningsfremgang på 8-10% på ro/ro-fragter gav løfter om, at mulighederne kunne udnyttes, men omvendt gav diskussionen om en eventuel bro over Femerbælt spekulationer om de mulige infrastrukturelle konsekvenser af et sådant tiltag. Hovedparten



M/S "Tor Maxima" under indsejling til Esbjerg Havn, 2003. I planlægningen af havnens fremtid måtte man tage højde for beliggenheden ved Vadehavet, der siden 1980'erne havde haft status af Ramsar- og EF-fuglebeskyttelsesområde med hertil knyttede fredninger, miljø- og naturhensyn (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Vestkrafts blok 3, kulkajen Australienskaj og Tauruskajs forlængelse var blandt de vigtigste anlægsarbejder på Esbjerg Havn i 1990'erne (Medvind).



Esbjerg Havns "vugge" - den gamle Dokhavn - var i 2004 genstand for en intens debat omkring udnyttelsen af bynære havnearealer til ikke-maritime formål (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

Reduktionen af kutterflåden lukkede Esbjergs træskibsværfter, og Statens Bedding blev privatiseret og reduceret. Kapacitetsproblemer på beddingen førte i 2003 til køb af en flydedok og etablering af et nyt selskab, Esbjerg Dock Services A/S (Fiskeri- og Søfartsmuseet).

af ro/ro-trafikken fra Esbjerg var fortsat koncentreret om Storbritannien, der endnu var havnens største enkeltmarked, men det var nu også lykkedes en række af Esbjergs mæglerfirmaer at placere havnen i et større net af faste skibsforbindelser mellem destinationer i Europa, Nordafrika og Mellemøsten. Denne satsning kunne vise sig at være en værdi-

fuld investering i fremtiden - ikke mindst såfremt der kom realiteter bag de politiske ønsker om overførsel af gods fra bil til bane og skib, som var affødt af voksende miljø- og trængselsproblemer på de europæiske veje. Efter en række trængselsår begyndte man på trafikhavnen atter at se fremad med forsigtig optimisme.

Optimisme var der også i Esbjergs offshoresektor. Op gennem 1980'erne og 1990'erne var udbygningen af Nordsøfelterne fortsat, og nye felter kommet til. I 1984 var den danske del af Nordsøen blevet åbnet for andre konsortier end DUC. Det havde givet forøget efterforskningsaktivitet og resulterede i 1999 i åbning af felterne Siri og Syd-Arne med henholdsvis Statoil og Amerada Hess som operatører. Hovedparten af Nordsøens lille snes danske olie- og gasfelter i begyndelsen af det ny årtusinde tilhørte dog DUC, hvor Mærsk Olie og Gas siden 1986 havde været eneoperatør. Oliepriserne var dengang på et historisk lavpunkt, og Mærsk Olie og Gas forsøgte derfor at få mere olie billigere op fra undergrunden via kombinationer af ny teknikker som bl.a. vandrette borer, vandinjektion og ubemandede satellitplatforme. Da implementeringen af disse teknikker ofte skulle ske på allerede producerende felter, var nærkontakt mellem driftsfolkene og de projekterende ingeniører af stor vigtighed, og i 1991 flyttede Mærsk Olie og Gas derfor hele sin ingeniøraftdeling til Esbjerg, hvor afdelingen fik til huse i nye bygninger i tilknytning til Danbørs base på Østerhavn.

De følgende års konstante udbygninger øgede støt den danske kulbrinteproduktion, der i begyndelsen af det ny årtusinde lå på omkring 18 millioner tons olie og godt 7 milliarder kubikmeter naturgas om året - svarende til omkring det dobbelte af det danske forbrug af disse råstoffer. Ekspansionen på Nordsøen kastede ordrer af sig i Esbjerg, hvor nærkontakten mellem underleverandørerne og Mærsk Olie og Gas samtidig medførte øget kompetence på området. I forbindelse hermed lykkedes det for Esbjergs offshoresektor at vinde indpas på det internationale offshoremarked, ligesom man fandt sig en niche på markedet for vedlige-

hold, reparation og ombygning af borerigge. Desuden fandt man i f.eks. havvindmølleparkerne en alternativ udnyttelsesmulighed for offshoreteknologi og know how, som på længere sigt kunne vise sig værdifuld. Resultatet blev såvel konsolidering som fortsat vækst inden for Esbjergs offshoresektor, der omkring 2000 omfattede mere end 200 virksomheder, hvis offshoreafledte beskæftigelse og omsætning på årsbasis løb op i henholdsvis omkring 3.500 fuldtidsstillinger og knap 5 milliarder kroner. Offshorebranchens vækst havde således givet Esbjerg en pæn kompensation for det, som man havde mistet ved nedgangen i fiskeriet.

Nyt styre og nye udfordringer

Siden sin start havde Esbjerg Havn været ejet og drevet af staten, men i forbindelse med en ny havnelov ændrede havnen i 2000 status fra statshavn til kommunal selvstyrehavn. Ejerskiftet opfyldte et længe næret ønske i lokalområdet, hvor man fra såvel fra myndigheds- som erhvervs-side fandt behov for øget fleksibilitet i brugen af havnens faciliteter. Den kommunale overtagelse af havnen bragte således forhåbning om hurtigere sagsbehandling, hvor beslutninger og implementering af nye tiltag var frigjort fra et tungt statsligt apparat.

Med sine mange forskellige maritime sektorer hørte Esbjerg til blandt de mest bredspektrede havne i Danmark, hvilket i sig selv gjorde det til en særdeles kompleks opgave for den nye havneledelse at udforme klare strategiske mål for den fremtidige udvikling. Det var ikke kun et spørgsmål om at vurdere status, perspektiver og hensigtsmæssig infrastrukturudvikling for hovedområder som industrifiskeriet, offshoreaktiviteter og skibsfart, men også om at få modsatrettede ønsker fra havnens traditionelle brugere

til at gå op i en højere enhed. Generelt gjaldt det, at ingen var begejstrede for at betale til de dele af havnens drift, som man ikke selv nød godt af, og i visse tilfælde gav dette problemer i forhold til havnens dominerende aktører. Men også i mere grundlæggende spørgsmål om den fremtidige prioritering af investeringer i infrastrukturen deltes interesserne på tværs af havnen. Der kunne være forskellige ønsker om udnyttelse af et givet havneareal, og brugernes behov for og krav til f.eks. oplagsplads, pakhusfaciliteter, containerkapacitet, frysekapacitet, krantekapacitet og beddings- eller flydedokkapacitet var langt fra enslydende.

De maritime interessemodsatninger udgjorde dog kun en del af den nye havneledelses udfordringer. Esbjergs indbyggertal var efterhånden nået op over 80.000 personer, og skønnet var fortsat var en vigtig generator i byens erhvervsliv, havde rationaliseringer og strukturforandringer bevirket, at færre esbjergensere havde direkte tilknytning til havneaktiviteterne. Mange så derfor på havnens mange bassiner og kajarealer med andre øjne, og man begyndte at tale om "nødvendigheden af at binde by og havn nærmere sammen". Allerede i slutningen af 1990'erne var det lykkedes turist- og friluftslivets repræsentanter i Esbjerg at få en del af den gamle konsumfiskerihavn omlagt til maritime turismeprægede, fritidskulturelle og sportslige aktiviteter. Efter fiskeriets strukturomlægninger og ophugningsrunder havde dette område ofte ligget hen som en stort set ubenyttet facilitet, og aktivitetsomlægningen var derfor sket med havneledelsens fulde accept og uden voldsomme diskussioner. Helt så stille gik det ikke af, da DFDS' bortflytning fra den gamle passagerterminal ved Englandskajen resulterede i forslag om at udnytte dette om-

råde til et nyt kæmpe projekt ved navn "Dokken".

I al korthed ønskede man med "Dokken" på østsiden af den gamle Dokhavn at skabe en ny bydel, som skulle være esbjergensernes "maritime åndehul" i en ellers terrorsikret og travl erhvervshavn. Et hotel- og konferencecenter med Danmarks højeste bygning skulle sammen med shoppingcenter, lydcenter og andre kulturfaciliteter blive et nyt vartegn for Esbjerg. Idemand var entreprenør Bjarne Pedersen, der vurderede, at projektet til i alt omkring 700 millioner kr. under forudsætning af fornødne bevillinger ville kunne realiseres i løbet af tre til fem år.

Forslaget udløste en voldsom debat. Tilhængerne talte om et projekt, som satte helt nye standarder for integrationen mellem havn og by. Modstanderne frygtede, at en realisering af "Dokken" kunne få negative konsekvenser for de nærværende container- og offshoreaktiviteter, hvis trafik, røg, støj og møg ville være uforenelig med tilstedeværelsen af hoteller og forretningscentre i Dokhavnen. Myndighederne i gangsatte VVM-redegørelser, som konkluderede, at projektet ud fra nuværende miljøkrav ikke ville berøre havnevirksomhederne. Det stoppede dog ikke modstanden fra ikke mindst offshoresektoren, som ud fra den historiske udvikling af miljøkrav fortsat følte sig utrygge ved, hvordan situationen ville se ud inden for en tidshorisont på fem til år. Herudover fandt flere, at udarbejdelsen af en overordnet og samlet plan for eventuelle flytninger og fremtidig lokalisering af aktiviteterne på Esbjerg Havn ville være nødvendig, inden der blev truffet endelig beslutning om at placere "Dokken"-projektet midt i den travle trafikhavn.

I sommeren 2004 gav et borgerligt flertal i såvel Esbjerg Byråd som Ribe Amtsråd grønt lys for "Dokken"-projektet. Master-

planen for Esbjerg Havns fremtid lå endnu på skitseniveau, men der var også mange spørgsmål at tage stilling til. Inden man for alvor kom ned i detaljeret planlægning af havnens fremtidige disponering, måtte man på et helt overordnet niveau bl.a. overveje følgende problemstillinger:

Var den drastiske nedgang i tobisfiskeriet i 2003 og 2004 blot en midlertidig foreteelse eller var der tale om mere vedvarende ændringer i Nordsøens fiskebestand?

Ville industrifiskeriet fortsat kunne overleve trods et politisk pres fra andre EU-lande om op-

hør?

Hvor længe ville der være olie og gas i den danske del af Nordsøen?

Kunne Esbjerg efterfølgende tænkes at bevare base- eller nichefunktioner i forhold til international offshore?

Ville Esbjergs offshoresektor kunne finde andre nye alternativer end havvindmølleparkerne?

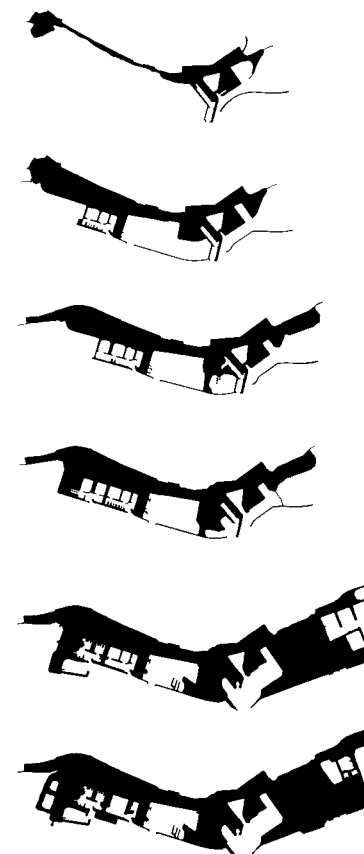
Ville der komme realiteter bag EU's ønsker om overflytning af gods fra bil til bane og skib - og hvordan ville det stille Esbjerg i en infrastruktur med eller uden en bro over Femerbælt?

Det nye barn i Esbjergs vugge - "Dokken"-projektet i den gamle Dokhavn - fjede nu nye dimensioner til en i forvejen kompleks situation. Mens man på havneadministrationen i Esbjerg sled videre med masterplanen, strejfedes tanker nok mere end én gang det gamle mundheld: "Det er svært at spå - især om fremtiden".

Morten Hahn-Pedersen
museumsdirektør
Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg

Månedens link:
www.danskehavnelods.dk

Esbjerg Havns udvikling 1873-1993 (Fiskeri- og Søfartsmuseet).



Referencer

- Morten Hahn-Pedersen (red.): *Esbjerg Havn 1868-1993*, Esbjerg 1993
- Morten Hahn-Pedersen: *A.P. Møller og den danske olie*, København 1997
- Morten Hahn-Pedersen: *Fra viking til borebisse - 50 generationer ved Vadehavet*, Esbjerg 2001
- Morten Hahn-Pedersen og Marit Jensen: *Afledt effekt i Esbjerg Kommune og Ribe Amt af offshoreaktiviteterne på Nordsøen*, Esbjerg 2002
- Diverse artikler i *Sjæk'len - Årbog for Fiskeri- og Søfartsmuseet, Saltvandsakvariet i Esbjerg* 1988 og frem.

Fra Regionerne

Ros til Riis Skov

Geografforbundet og Dansk Vandrelav afholdt den 24. august 2004 den årlige vandretur i de lokale skove omkring Århus. Det blev en vellykket dag for både vandrefolk og geografer.

Egentlig et genialt koncept - Vandrerlaugets medlemmer får noget at vide imens de går, og Geografforbundets medlemmer går imens de får noget at vide. Sådan kan verden ind imellem være så enkel og alligevel praktisk indrettet.

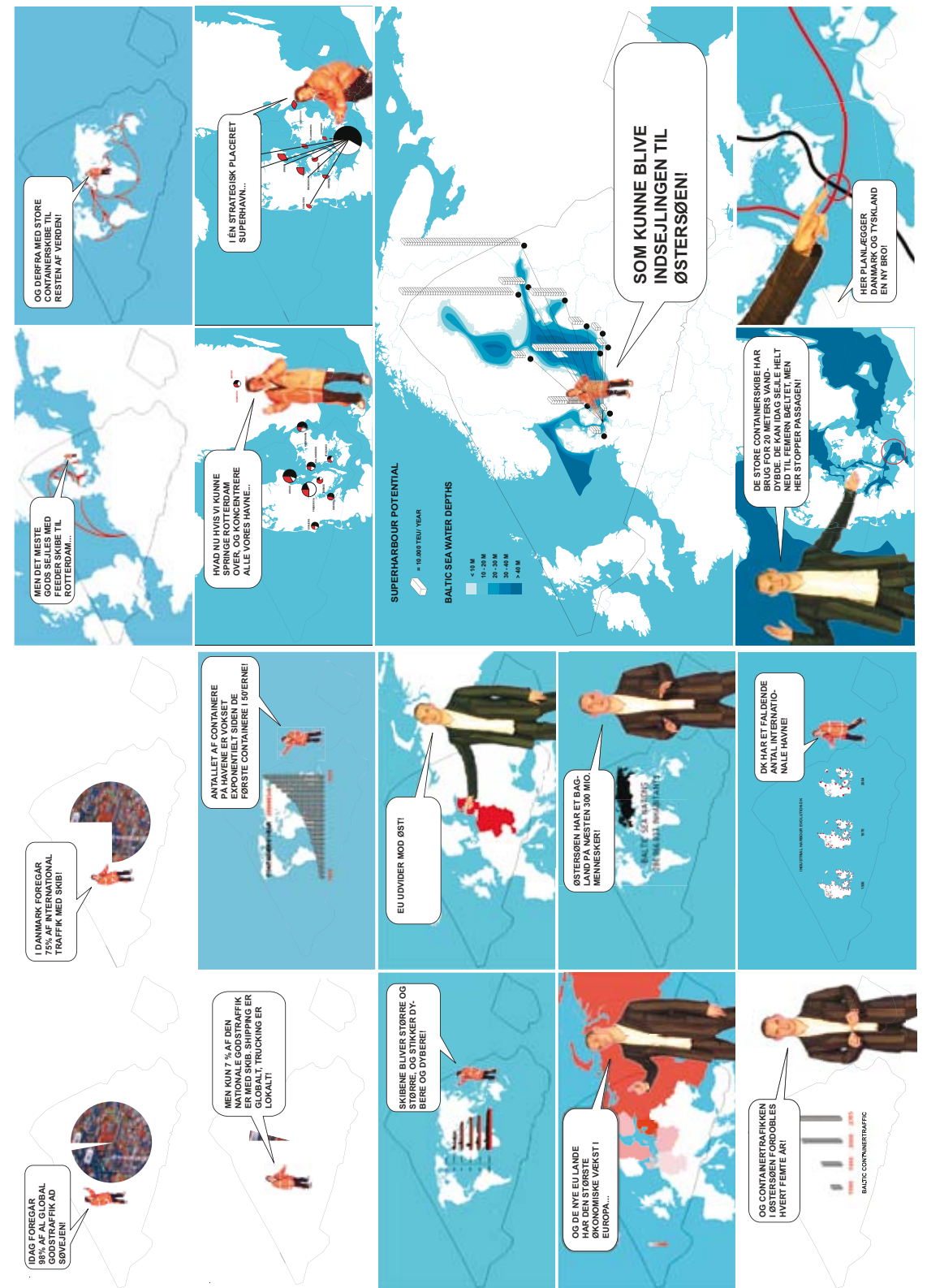
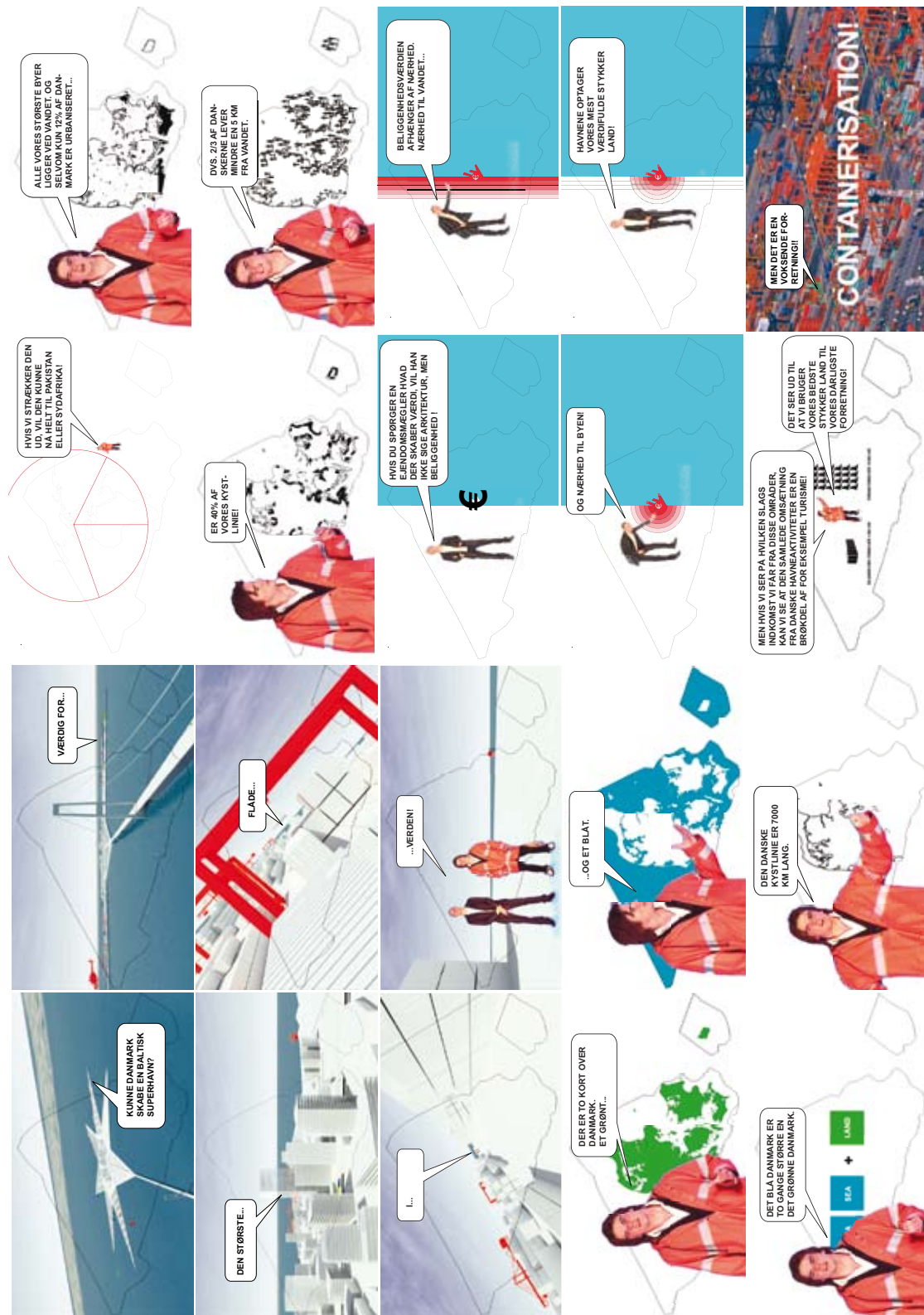
For to år siden, i forbindelse med Friluftsrådets jubilæum, hvor vi deltog som bidragsyder til et søndagsarrangement i Århus, aftalte vi efterfølgende et samarbejde med Dansk Vandrerlaugs lokale afdeling om en årlig tur i de lokale skove. Det viste sig straks fra starten i 2003 at være en succes med langt over 50 deltagere, og derfor var det naturligt at fortsætte i 2004. Her var vi oppe mod skrap konkurrence fra OL og et elendigt vejr, men kunne alligevel trække over 30 deltagere til en aften i Riisskov, hvilket for os var ganske tilfredsstillende. Svend Krüger fra Vandrerlauget bød velkommen og Lennie Boesen guidede os rundt godt hjulpet af en rigtig træmand, en af de lokale skovfolk, som på denne aften sikrede sig at brugerne af skoven fik den nyeste viden med hjem.

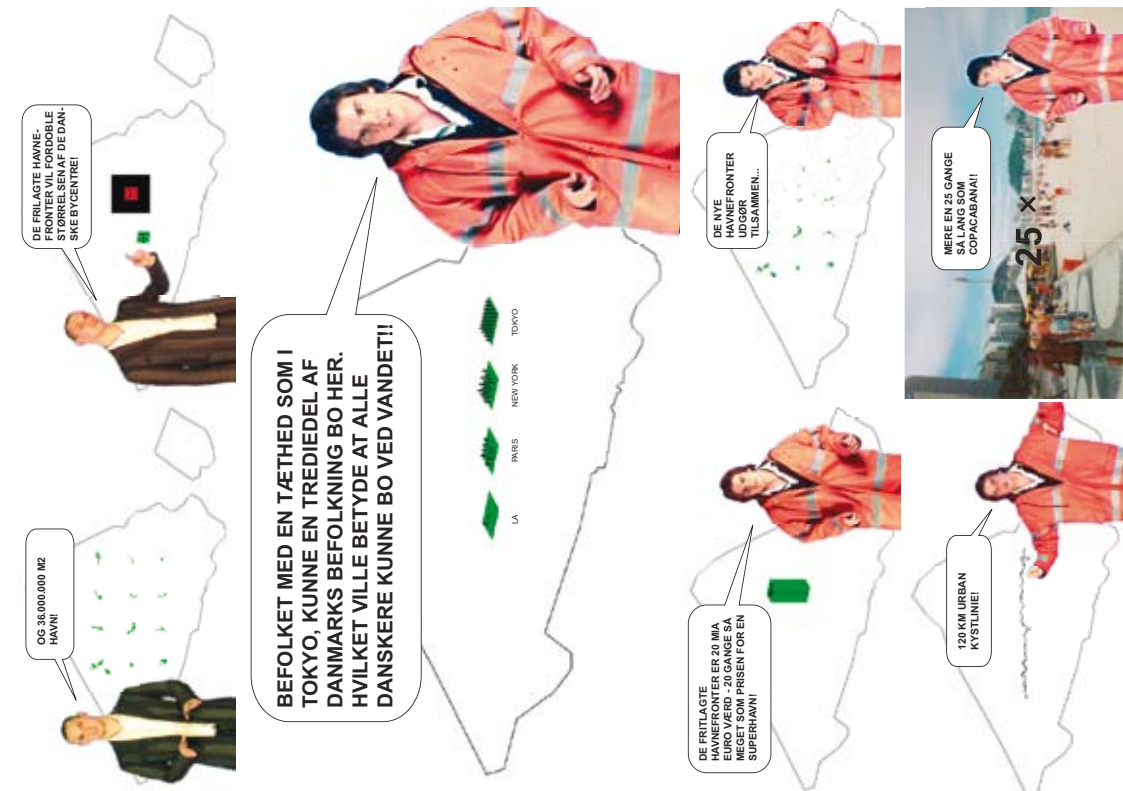
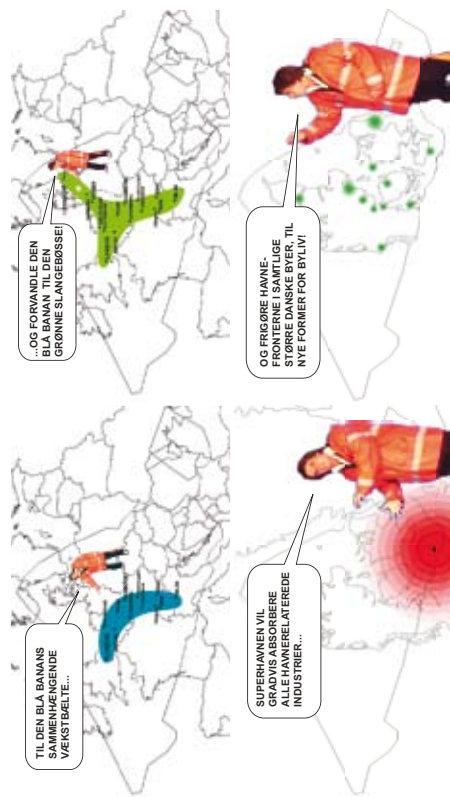
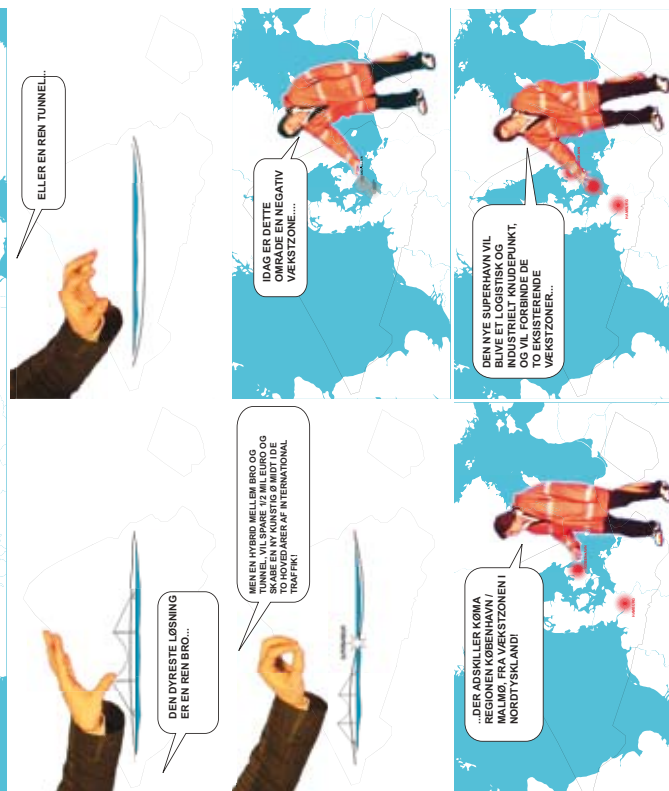
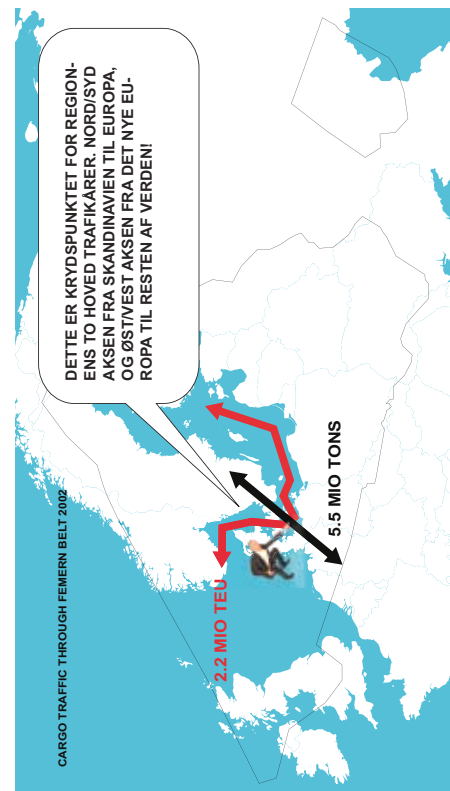
F.eks. ved vi alle nu hvad de mystiske huller mange steder langs stierne har til formål - prøv selv!!!

Efter et par timers gåtur var vi tilbage ved udgangspunktet og på parkeringspladsen kunne vi hurtigt enes om, at vi også har en tur i august 2005.

Vi glæder os over at mange medlemmer har lyst til at bruge en aften sammen med os, at flere medlemmer nu har meldt sig ind i begge foreninger, og at vi med kortere arrangementer på hverdagsaftener i en ellers fortravlet hverdag kan trække folk af huse til en omgang god geografi.

Søren Homaa





Beretning fra Hviderusland

Af Bjarne Furhauge



Et stadigt fungerende kollektivbrug – fotograferet i farten

Geografforbundet arrangerede en rejse til Hviderusland fra den 24. –31. jul 2004. Besøget omfattede både hovedstaden Minsk og mindre landsbyer samt nationalparker. Denne beretning vidner om et land, hvor historiens vingesus ikke er til at komme uden om.

Hviderusland er for de fleste danskere et ukendt land. Det var derfor spændende, at Geografforbundet arrangerede en rejse dertil. Turarrangør Henrik Nørregaard havde fået kontakt med nogle hviderussere i Skt. Petersborg i forbindelse med projektet ”Grønt flag-grøn skole” og på den måde kom turen i stand.

Hviderusland er et land på størrelse med Rumænien, næsten 208.000 km², men med et indbyggertal på kun godt 10 mio., hvoraf de knap 2 mio. bor i hovedstaden Minsk. Hviderusland har ført en omskiftelig tilværelse og afgrænsningen har vekslet meget. Landet har været præget af både den polsk-litauiske og den russiske kultur. I Sovjettiden udgjorde den en af de 15 sovjetrepublikker, men siden 1991 har landet været selvstændigt. Den nuværende leder, Lukasjenko, ønsker landet nært knyttet til Rusland, mens store dele af befolkningen er imod dette.

Hviderusland er et glacialt præget landskab med morænebakkestrøg (højeste punkt 345 m) og store flade smeltevands-

sletter og dødisområder med talrige søer og sumpområder. Landet har over 20.000 større og mindre vandløb og afvandes såvel til Østersøen som til Sortehavet.

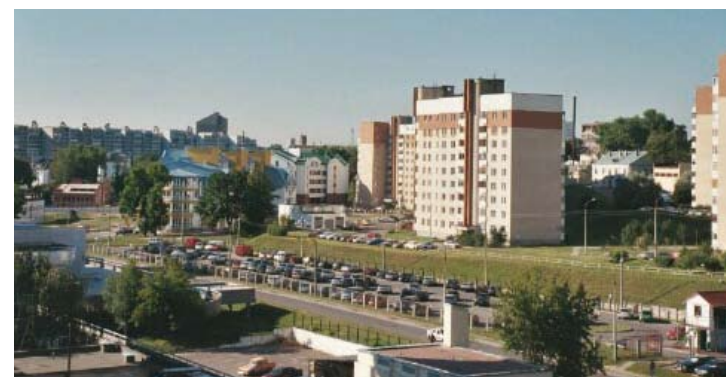
Første del af turen foregik med fly til Litauens hovedstad Vilnius, hvor vi landede i en lille, hyggelig lufthavn. Her blev vi hentet af de to biologistuderende, som Henrik havde mødt. Den mandlige studerende, Eugen (Jevgenij) fulgte os på hele turen. Vi fortsatte nu i bus til den nærtliggende grænse, som jo nu er en EU-grænse: Passagen gik relativt smertefrit for os, men langs vejen holdt hundredevis af lastvognstog og ventede på at komme over. Vi fortsatte mod Minsk gennem øde landskaber med fyrreskove og store markfelter uden bebyggelse. Hist og her sås store kvægflokkede. Landbruget er stadig organiseret i kollektivbrug, som vi fik at vide fungerede elendigt med ringe produktivitet og ofte forfaldne bygninger.

Ud af intetheden dukkede silhuetten af Minsk så pludseligt frem. Byen blev som resten af lan-

det stærkt raseret under 2. Verdenskrig, så kun lidt gammelt er blevet tilbage. Bybilledet er derfor præget af sovjetisk byggestil med bredt anlagte boulevarder, store parkanlæg og mange kæmpebygninger, ved banegården et helt kvarter i stalinistisk kransekagestil. I udkanten af byen rejser enorme bolig højhuse sig over store strækninger. Mange af dem er allerede stærkt forfaldne. I de centrale bydele ses ind imellem nu også moderne arkitektur.

Vi blev indlogeret i et højhus-hotel, hvor der også var kasino og forskellige barer. Der var bemærkelsesværdigt mange unge, letpåkledte piger, der frekventerede hotellet. Unge, slanke piger i meget let sommertøj var i øvrigt et karakteristisk træk i gadebilledet. Efter indkvartering vandrede vi til den gamle bydel, hvor vi indtog vores aftensmad i et stort ølhus med bayersk stemning.

Næste dag skulle vi se nærmere på hovedstaden. Det skete under kyndig vejledning af Oleg, som også var med på andre af turene. På turen rundt i byen fik vi set



Åbne pladser og høje huse



60 året for nazisternes nederlag



Mindesmærke over de faldne i Afghanistan-krigen



Den foretrukne transportform

parlamentet, hvor en statue af Lenin stadig er placeret foran, universitetet, nationalbanken, republikkens palads og andre store monumentale bygninger. Langs den store hovedgade, som er 18 km lang ligger bl.a. de store varehuse, restauranter - nu også Mc Donalds, modebutikker og hoteller. Kirkerne, både de ortodokse og de polsk-romanske er smukt renoverede og har atter fået deres oprindelige funktion tilbage efter de under kommunist-tiden i mange tilfælde har været anvendt som lagerbygninger, stalde og andre sekulære formål.

Ind imellem findes meget dyre forretninger, da der er meget rige mennesker iblandt, selvom om flertallet har særdeles beskedne indkomster. En del af de gamle partibosser har ligesom i Rusland tilvundet sig enorme summer i forbindelse med det gamle systems kollaps. Der findes derfor særdeles rige mennesker, men flertallet lever meget beskedent.

Der har i en årrække været kraftig inflation, så mange har mistet deres opsparing. På turen rundt i byen så vi flere mindesmærker om 2. Verdenskrig, som stadig spiller en stor rolle i manges bevidsthed. De hviderussiske jøder, som udgjorde en stor del af befolkningen, blev næsten helt udslettet. Vi så også et monument til minde om de mange faldne i forbindelse med Afghanistan-krigen.

Endelig besøgte vi også den lille træbygning, hvor man i 1898 holdt stiftelsesmøde for det, der senere skulle blive til Sovjetunionens kommunistiske parti, dengang kaldet det russiske socialdemokratiske parti.

På tredjedagen gik turen så ud af byen. Forskellen på by og land er enorm. På landet har udviklingen stået stille i meget lang tid.

Landsbyerne består hovedsageligt af træhuse, som for de flestes vedkommende er i en meget

dårlig stand. Rundt om husene ligger små haver, hvor der dyrkes alskens grønsager: kål, kartofler, asparges, græskar m.m. samt

frugtbuske og -træer. Bønderne arbejder på kollektivbrugene, hvor aflønningen dog for det meste består af naturalier: lidt mælk, kød eller korn. På turen besøgte vi landets højeste morænestrøg, kaldet Hviderussisk Svejts. Her var anlagt skisportssted med adskillige store skihop-anlæg og vi indtog vores frokost i det nærliggende skisportshotel.

Den fjerde dag stod vi tidligt op, for vi skulle på en lang køretur, 4-5 timer, til området tæt ved den polske grænse. Turen gik ad den stort anlagte motorvej mellem Moskva og Brest gennem et fladt og monotont landskab. Der var god plads på den lidt befærdede vej. Målet for turen var Belovesjkaja Pusjta, Europas største og ældste nationalpark, en urskov på langt over 1000 km² med en mangfoldighed af plante-, insekt-, fugle og andre dyrearter, herunder Europas største bestand af bisoner (visenter) samt ulve, losser, bjørne og masser af hjortevildt. Vi blev indkvarteret på nationalparkens eget hotel og fik stillet to meget kvalificerede guider til rådighed. På en vandring i skoven fik vi indgående forklaret de økologiske forhold.

Området er bevaret, bl.a. fordi zarerne brugte området som jagtmarker. Under besættelsen gik Göring på jagt her, og de sovjetiske topledere havde også området som et af deres foretrukne jagtområder. Bisoner fik vi dog kun at se i en indhegning. De sidste vildtlevende blev skudt i forbindelse med krigshandlinger, men efter krigen er der blevet sat bisoner ud fra zoologiske haver, og nu er bestanden af vildtlevende i nationalparken på over 2000 individer, ligesom der også andre steder i Hviderusland og Kaukasus nu igen er bisoner.



I forbindelse med hotellet var indrettet et museum, hvor man kunne besøge de i parkens dyre- og planteliv, som i flere tilfælde var opstillet i flotte tableauer. Efter besøget i nationalparken gik turen til en af de bedst bevarede landsbyer. Indbyggerne her var ellers alle dømt til henrettelse efter et partisanangreb på tyskerne. Umiddelbart før de skulle skydes og styrttes i den grav de netop selv havde gravet, dukkede et lille fly med en tysk officer op. Han beordrede henrettelserne udsat to timer, da han under sin flyvning havde set jomfru Maria åbenbare sig i skyerne. Efter to timer vendte han tilbage og aflyste henrettelserne. Senere bragtes der et af tyske soldater skåret ikon af jomfru Maria til byen. Dette ikon besøgtede vi i den lille ortodokse kirke, som nu var genåbnet. I sovjettiden var ikonet og øvrigt inventar fra kirken blevet opbevaret i bøndernes huse.

Vi gik ned ad landsbygaden, hvor der på mange af hustagene samt i lysmasterne var storke-reder med unger i. Husene var stærkt faldefærdige og næsten alle indbyggere var gamle mennesker. Stor var vores overraskelse, da det viste sig, at vores guide havde arrangeret frokost hos en af bønderne. Her fik vi en rigtig rustik bondefrokost af luttet hjemmelavede retter med dertil hørende saft og selvfølgelig hjemmebrændt vodka.- Herligt!

Næste dag gik turen til endnu et naturområde Sakasnikh

Blandt væltede træer i urskoven

En næsten vild bison

Der skåles med værten. Foto af Jens Westphael

Et vådområde forceres

En gammel vise i de rette omgivelser



Frokost i det grønne

”Sporovski”. Her var der tale om et stort sump- og moseområde, hvor vi på en længere vandring kunne iagttage den store blomsterrigdom i vældige engområder; Vi måtte også undervejs stiges over et mindre vandhul for at nå frem til vores frokoststed ved bredden af et stort søområde med masser af fugle.

Frokosten her var også en gedigen bondefrokost med fisk fra søen, kartoffelsuppe med fisk i, borsjt, ost og brød med en vidunderlig honning, også her skyllet ned med masser af vodka. Hele selskabet fik foræret hjemmeflettede kæmpesumpsko som souvenir. Vi besøgte derefter et nyligt åbnet lokalt museum, hvor bondekoner demonstrerede gamle færdigheder bl.a. hele processen fra høren blev høsten til de færdige produkter i form af duge, kjoler, forklæder og meget andet, som kunne købes på stedet. Vi fik også hørt konerne synge flere hviderussiske viser med harmonika ledsagelse.

Derefter gik turen hjemad mod Minsk. Aftensmaden blev først indtaget omkring midnat. Spisetiderne var mest temmelig forskudt. Frokost fik vi ofte først ved 4-5 tiden om eftermiddagen. Efter en god nats søvn skulle vi så atter have Oleg samt en hi-

storisk ekspert som guide. Turen gik denne dag til den store middelalderborg Mir sydvest for Minsk. Den store borg rummer elementer fra flere byggeperioder og dermed stilarter. Borgen og den tilhørende kirke er ved at blive restaureret og er allerede et vigtigt turistmål. Under 2. Verdenskrig var her indrettet en ghetto. Vi besøgte også byens torv, som er sat smukt i stand. Vi besøgte derefter den store kirke, hvor den indflydelsesrige familie Radziwil havde sine gravsteder i krypten. Jaqueline Kennedy kom fra denne slægt, som i øvrigt har forgreninger til flere steder i Europa. Derefter kørte til bredden af en flod, hvor der på et idyllisk sted under store egetræer ventede os endnu et rustikt måltid, denne gang kartoffelsuppe og grillstegt svinekød og hertil hviderussisk rødvin og selvfølgelig den uundværlige vodka.

Den sidste dag inden afrejse besøgte vi det geografiske institut på universitetet. Her blev der forevist en usædvanlig flot geologisamling med flotte krystaller og palæontologiske fund. Vi fik en gennemgang af fagets indhold, som hersteds helt klart havde hovedvægten på den naturgeografiske del af faget. Faget geografi



Vores gode guide siger et par ord til afsked

havde også i Hviderusland en lav prioritet i skolen. Universitetets rektor var kort tid efter, at præsidenten (Lukasjenko) havde været på besøg, blevet fyret til stor undren for de studerende og universitetets ansatte, som satte stor pris på ham. Han havde åbenbart ikke den rigtige politiske indstilling og derfor forsvandt han. Sådan er det i øvrigt gået adskillige andre, som ikke huede præsidenten. Frokosten blev indtaget sammen med en NGO-repræsentant på en fornem restaurant. Eftermiddagen var så til fri rådighed, hvor man kunne kigge nærmere på Minsk. Det sidste aftensmåltid blev indtaget samme sted som første aften og med et lukullisk måltid med alt hvad man kunne drikke af deres forskellige ølsorter og naturligvis vodka.

Afrejse skete med offentlig bus fra Minsk til Vilnius - vore guider kunne ikke få visum til Litauen - og med fly fra Vilnius til København. Nu fik vi den time tilbage, som vi måtte afgive ved ankomsten. Vi landede planmæssigt i Kastrup efter en vellykket tur.

Bjarne Furhauge

Fotos af Henrik Nørregaard, hvis ikke andet er angivet



Smeltevandsaflejringer i sydklinten

Indtryk fra Tunø

Tunø viste sig fra sin flotteste side, da årets ø-tur for Århus Amt fandt sted den 11. september. Meteorologerne havde truet med byger og torden, men vi havde, sædvanen tro, flot vejr hele dagen, og sejlturen frem og tilbage foregik da også ved bordene på dækket. Geografi foregår jo bedst udendørs.

Tunø er geologisk interessant, fordi den har nogle meget flotte kystklinter, der viser spor efter de seneste to istider (Saale og Weichsel) og Eem mellemistiden. Desuden er øen interessant på grund af de to strøg af morænebakker, der adskilles af en ekstramarginal smeltevandsdal. Dalen var i stenalderen et sund, der skilte Tunø i to selvstændige øer.

Øens kirke er enestående, fordi den i 1801 fik monteret et fyr i toppen af tårnet. Fyret ødelagde muligheden for den tidligere så gode indtægt fra indsamling af strandingsgods, men til gengæld var den gamle skat til øens ejere på 1000 flyndere om

året for retten til strandinger også for længst faldet bort.

I middelalderen var der en stor egeskov på øen. Den blev fældet i 1200-tallet, efter at Valdemar Sejr i 1216 mageskiftede øen til Århus Domkirke. Træerne blev anvendt til en stor del af inventaret og til bygningstømmer i den nye domkirke.

Vi havde en god dag med mange informationer og diskussioner om geomorfologien og kulturlandskabet, og vi fik travet benene trætte. Så det var en stor oplevelse at tilbringe den sidste halve time inden færgen sejlede på Jens og Vibekes båd i havnen, med en svalbajer i hånden.

Næste ø-tur for Århus amt er i september 2005 – den går til Endelave.

Søren, Lis og Lennie, regionaler i Århus Amt



Tunø i sigte



En granitblok fra morænen, tabt af klinten



Tunø kirke med fyret på tårnet



Afskedshygge på havnen



Tur til **Berlin** i Kr. Himmelfartsferien

Torsdag d. 5. maj - Søndag d. 8. maj

Faglig leder: Bjarne Furhauge

Turansvarlig: Chris Tangbæk

Det endelige program, pris osv. bringes i GO nr. 1/2005

Ekskursion til **Sardinien** i efterårsferien

Den 15. – 22. oktober 2004

Sardinien er mere end et smukt, blåt hav og øde bjerge. Det er en mini-kontinent, som i mange år var isoleret fra omverdenen og derfor har dannet sin egen kultur, har sit eget sprog og en helt speciel mentalitet, som ikke er den vi traditionelt kender, som den italienske. Sådan oplevede nogle geografer ekskursionen til Sardinien i 2002. Nu gentager vi ekskursionen med nogle af programpunkterne fra sidst, men også med ændringer.

De **faglige ledere** vil også denne gang være Britt Trude og Giorgi.

Et **detaljeret program** bringes i GO nr. 1/2005, men kan allerede nu rekvireres på tlf. 59 18 29 24 eller mail: Mogens.Winther@skolekom.dk

For 34. år i træk afholdt Geografforbundet i september sin årlige tilbagevendende ekskursion, Geografweekend. Årets tema var: "Det multikulturelle København". Altså en weekend udelukkende i kulturgeografiens tegn. Vi var indlogeret på Ishøj Strand Vandrerhjem, et moderne 4-stjernet vandrerhjem med alle nødvendige faciliteter.

Vi havde en dejlig weekend, hvor vi - udover det gode sociale fællesskab - oplevede nogle velkvalificerede oplægsholdere, debattører og guider. Vi fik med udgangspunkt i Ishøj som erfaren integrationskommune et billede af København som stedet, hvor kulturer mødes på godt og ondt, og hvor den kulturelle integration udspiller sig på mange fronter.

Det er jo altid med en vis spænding, om de inviterede (oplægsholdere m.fl.) nu også leverer den vare, man tror man har bestilt, men generelt synes jeg, at vi kan være godt tilfredse. Vi mødte mennesker med stor indsigt i deres speciale, anderledes tilgangsvinkler til det at integrere sig eller blive integreret. Alle var det mennesker som brændte for deres sag. Det udmøntede sig i spændende diskussioner, som fortsatte mellem deltagerne langt ud på de små timer.

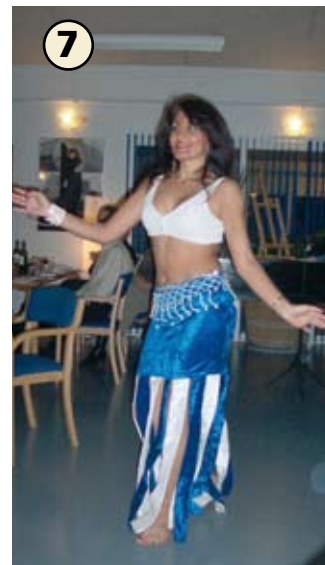
Til festaftenen fredag blev Bygdprisen uddelt. Horst Meesenburg (formand for Bygd) uddelte prisen med tilhørende check og holdt en festlig tale for modtageren, Svend Tougaard fra Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg. Herudover blev der holdt takketalere til de styrelsesmedlemmer, som efter mange år i Geografforbundet valgte at stoppe deres aktive periode i styrelsen. Næstformand Leif Tang Lassen, formand for forlagsbestyrelsen Poul Erik Madsen og formand for kursusudvalget Mogens Winther fik overrakt gaver og tak for deres store indsats gennem årene. Af multikulturelle indslag denne aften bør nævnes Søren Thorborg med sit 6-strenges enmandsband, som på forunderlig vis tog os en tur med ind i visernes verden. Frede Sørensen sanghæfte med sange på seks forskellige sprog og naturligvis June, en lokal mavedanser, som fik det store smil frem på mangt

Geografweekend

- et tilbageblik i ord og billeder



2004



en mandlig deltager. En dejlig aften som for nogen vist først sluttede hen på morgenen.

Så vi gjorde det altså igen - mødtes med ligesindede geografer, blev fyldt op intellektuelt såvel som socialt, nød hinandens selskab og tog derfra med større viden, udvidet horisont og med en større forståelse for de forhindringer der opstår i virkelighedens mange kultur møder.

Tak for i år - vi ses igen til næste års Geografiweekend, som afholdes til september på Mols, hvor temaet er danske nationalparker krydret med det karakteristiske istidslandskab. Vel mødt!

Leo Kristensen
Formand for kursusudvalget

Billede nr. 1: Frokost i det fri
Billede nr. 2: Fantastisk billedkunst - Vesterbro

Billede nr. 3: Geografer i deres rette element - ekskursion

Billede nr. 4: En lokal fortæller om kulturlivet på Vesterbro

Billede nr. 5: Klar til festaften

Billede nr. 6: Hvem er mon min borddame?

Billede nr. 7: Mavedans under festen

Billede nr. 8: Der uddeles en venskabelig næse

Billede nr. 9: Hvor blev de af - årene?

Billede nr. 10: Ikke alle bor usselt på Christiania

Billede nr. 11: Rundvisning på Christiania

Billede nr. 12: Geografforbundet har left the building

Alle billeder af Pernille Jørgensen.

Geograf weekend 2005

Nationalparker og Istidslandskaber

Tid: torsdag den 22. september
til lørdag den 24. september

Sted: Mols, Fuglsøcentret

Kontaktperson: Leo Kristensen,
Kursusudvalget



Oplysningssvigt?

I den ophedede debat i medierne for et år siden om faget geografi og elevernes påståede manglen af geografiske viden opråbte der udtryk som oplysningssvigt og strømsvigt. Hvad har oplysningssvigt og strømsvigt med hinanden at gøre, når vi taler om geografiundervisningen i skolen?

Jo, den langskæggede geografilærer peger, i en undervisningstime med elever i en af de ældste klasser, på en globus og siger til eleverne: "... og her løber Golfstrømmen". Hvorefter en "kvik" elev straks replicerer: "... når der ikke lige er strømsvigt".

Hvis nu denne elevs bemærkning skulle opfattes som en "vandet" vittighed, kunne vi geografer da nok have klaret den. Men sådan var den desværre slet ikke ment – må man formode.

Ovenstående forsøg på formidling af geografi kunne den 25. august 2003 ses i Politiken, 2. sektion, Debat, p. 6, i form af en tegning af Jørn Villumsen.

På det tidspunkt fik det nok så bekendte skuffende resultat af Politikens geografitest af den geografiske viden hos 147 3.g.-elever fra syv gymnasier forskellige steder i landet, politikerne til at vende på en tallerken og ændre den splinternye folkeskolelov.

De, dvs. partierne bag folkeskoleforliget, kunne, med henvisning til nævnte geografitest, konstatere, at eleverne i dag ikke kan deres geografi.

Svaret herpå fra politikerne var en opstramning af kravene til undervisningen i geografi eller sagt med andre ord: indførelse af prøver. Den heftige debat sidste år gik stort set alene på, om man skulle indføre prøver i faget, i

hvilket omfang og hvordan de skulle udformes.

Hvad diskussionen dengang helt undlod at beskæftige sig med var dels geografifagets betydning forelevernes uddannelse/dannelse, og dels det forhold, at mange elever i folkeskolen undervises af ikke kvalificerede/linjefagsuddannede lærere i flere eller måske i alle de år, de har geografi på skemaet.

Når den landsdækkende debat helt undgik at beskæftige sig med geografifagets indhold, almindennende betydning og samfundsmæssige vigtighed var og er det meget ærgerligt. For her havde vi, fagets "fanebærere", en sjælden chance for at nå bredt ud, bl.a. til de forældre, der aldrig stiller spørgsmål til geografiundervisningen i skolen, (måske fordi, de selv mener at vide, hvad geografi er).

Geografforbundet gjorde alt, hvad vi kunne, for at brede debatten ud og sættes fokus på geografis væsentlige indholdsområder.

Men selv om vi var og er ihærdige og kan meget, formår vi desværre ikke at påvirke medierne, for at skaffe os lydhørhed i de mest påagtede spalteplasser og sendetider. (Det skorter dog ikke på stadige forsøg herpå fra vor side)

Hvad er nutidsforældre mest optaget af og interesseret i?
Det er:

- Erhvervsmuligheder
- Boliger
- Hvad de selv og andre tænker/mener
- Egen og andres kultur
- Befolkningssammensætningen i Danmark
- Bebyggelser, deres egen og statens

Forhold til naturen/landskabet
Vores udnyttelse af naturen, på godt og ondt, dvs. samspillet

Ovennævnte er jo netop en opremsning af de mest centrale indholdsområder i vore dages geografiundervisning. Så nutidsgeografien har således et klart interessefællesskab med nutidsforældrene.

Det var derfor i særlig grad ærgerligt, at dette interessefællesskab ikke blev tydeliggjort i den forgangne debat om "at eleverne ikke kan deres geografi".

Når nu de nye afsluttende prøver skal udmøntes endeligt, må man sand for dyden ikke håbe, at der opstår et "strømsvigt", så beslutningstagerne alene retter fokus på det politiker/befolkningschok, som geografitesten i Politiken gav anledning til, men at de i langt højere grad retter blikket mod langt væsentligere berettigede begrundelser for faget geografi i skolens undervisning.

Hvad er det så, der berettiger geografi og gør, at geografi er et vigtigt fag i det samlede skolebillede?

1. Geografi er vigtigt, fordi påvirkningerne udefra møder os i et stadigt stigende tempo. Der er ikke længere til Indien end til den nærmeste computer (eller mobiltelefon).
2. Geografi er vigtigt, fordi geografi giver os forståelse for andre menneskers levevis; erhverv, boligformer, tænkemåder og kultur.
3. Geografi er vigtigt, fordi der er en sammenhæng mellem erhverv, befolkning og bebyggelse, som geografi kan give os forklaringer på.

4. Geografi er vigtigt, fordi faget er med til at give os en forståelse af de processer, der foregår i den levende og døde natur.
5. Geografi er vigtigt, fordi geografi som det eneste fag fortæller om menneskers udnyttelse af og samspil med naturgrundlaget.

Bliver ovennævnte 5 punkter indarbejdet og tilgodeset i de kommende prøveformer, vil der være god grund til at antage, at der ikke opstår et oplysningssvigt i skolens geografiundervisning i de kommende år.

Henning Lehmann
Fagudvalget

ANMELDELSER

F Folkeskoleniveau
G Gymnasie- og HF-niveau
A Andre niveauer

Serritslev, Lars og John Jedbo:
Danmark for A til Å - byer, øer, steder og seværdigheder i Danmark.
Gyldendal Leksikon 2004.
384 sider, indbunden, illustreret.
Kr. 299 inkl. cd-rom. **F G**

Bogen er er Danmarksleksikon med 2.500 opslagsord ordnet alfabetisk efter lokalitetens navn. Der er medtaget oplysninger om byer, øer, seværdigheder, kunstværker, forlystelser, bygninger m.m. Beskrivelserne er kortfattede men præcise og oplysningerne er ajourførte. Bogen er indbydende med mange farveillustrationer. Den indeholder et register med artiklerne fordelt på regioner. Det er en nyttig opslagsbog som bør stå på skolebiblioteket.

Folkelig forankring - det er dig!

Regeringen stiller øgede krav til danske nødhjælps- og bistandsorganisationers såkaldte folkelige forankring, som betingelse for at få offentlige penge til deres arbejde. Det handler om dig, for den folkelige forankring måles i antallet af medlemmer. Mellemfolkeligt Samvirke (MS) arbejder ud fra følgende vision: En verden i fred, hvor samarbejde mellem mennesker fremmer global retfærdighed og sikrer bedre vilkår for fattige og marginaliserede. Dette skal ske på en bæredygtig måde. MS har nu 5.000 medlemmer, men regeringen har bestemt, at MS inden årets udgang skal op på 5500 og i løbet af 2005 op på 6500. En voldsom udfordring i en tid, hvor de fleste organisationer mister mange medlemmer.

På www.ms.dk kan du se hele MS's omfattende engagement, herunder deres tilbud om undervisningsmaterialer. Medlemskab koster 300 kr., men kun 150 kr. for pensionister og studerende.

MS har en vigtig funktion i vort danske samfund og i en verden præget af globalisering. Jeg synes ikke regeringen skal have held med at forringe MS's arbejde og vores verden.

Tom Dollner Medlem af Geografforbundet og Mellemfolkeligt Samvirke

CD-rommen indeholder de samme artikler og illustrationer som bogen, men herudover giver det elektroniske medie mulighed for søgning efter emner, regioner og en kombination af disse. Er man tilsluttet Internet er der mulighed for søgning på relevante hjemmesider ligesom lokaliteters beliggenhed kan vises på tilknyttet Krak-kort. En afprøvning af CD-rommen afslørede ingen funktionsfejl. Indehavere af Den store Danske Encyklopædi (SDE) kan glæde sig over at få CD-rommen som en sidegevinst, hvis de køber SDE's CD-romudgave.

Henning Strand

Christiansen, Per:
Dinosaurerne i nyt lys
Gads Forlag 2003.
297 sider, indbunden, illustreret.
Kr. 275 **G**

Bogen henvender sig nok ikke så meget til nybegynderen som til den interesserede viderekomne.

Hovedparten af teksten er en beskrivelse af de enkelte dinosaurgrupper (efter slægtskab) med oplysninger om skeletopbygning, levevis, fødeemner m.m. Teksten er en blanding af en detaljeret - og lidt tung - gennemgang af knogleopbygning mm. og en - mere spændende - beskrivelse af dyrenes levevis. Bogen er skrevet i et let sprog og det fremgår tydeligt, at det er en engageret og vidende forfatter der gerne vil videregive de nyeste forskningsresultater til sine læsere. Mange af illustrationerne er nyttegninger og billedmaterialet er velvalgt. En undtagelse er indledningsafsnittets kortmateriale over fundsteder for dinosaurer. Bogen bør stå i seminariets/gymnasiets bibliotek, hvor geografer - og måske især biologer - kan få glæde af en videnskabelig funderet dinosaurbeskrivelse.

Henning Strand



POST

B

PP

DANMARK

Magasinpost

Afs.: Geografforbundets Sekretariat · Rugårdsvej 55 · 5000 Odense C – Returneres ved varig adresseændring

