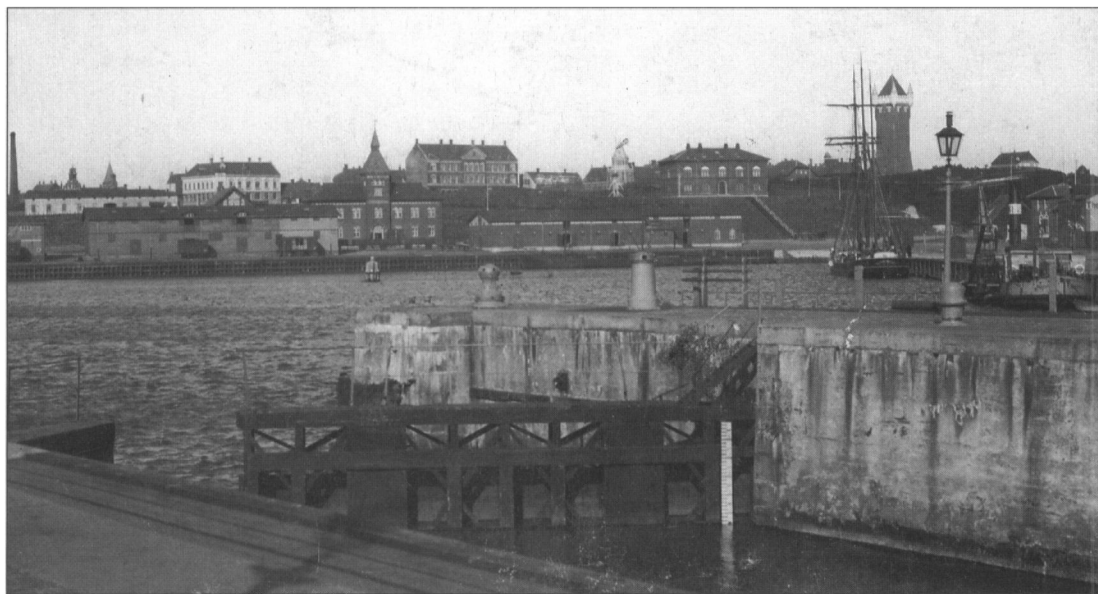


Erindringer fra Esbjerg Havn

af Tage Astrup

Da jeg var dreng, gik esbjergensernes spadseretur hyppigst til havnen. Om sommeren var der naturligvis Østre- og Vestrestrand, hvor man kunne soppe og bade, når der var højvande. Der var også Strandskoven, som var begyndt at vokse til med lidt løvskov, der ellers var ukendt på egnen. Senere kom parkanlægget i Vognsbøl Mose. Det blev udført som nødhjælpsarbejde under arbejdsløshedsperioden i begyndelsen af tyverne. Men det var havnen, der trak mest. Turen gik ad

stierne gennem byens anlæg og ned til dokhavnen, derefter over gangbroen ved sluseporten, og den endte ved molespidsen. Der var Englandsbådene, kuldampere og korn-dampere at se på. Der var også små tomastede skonnerter fra Sverige og Finland med træ. Turen var afvekslende, fordi meget forandrede med vejr og højvande. Varme sommerdage vekslede med blæsende efterårsdage, når stormflod kunne indtræffe, så Englands-kajen og Dokhavnen oversvømmedes.



Udsigt over Dokhavnen med slusen i forgrunden, ca. 1910. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv)



Ruiner af Zeppelineren L.3. paa Fanø Strand.

Længde 160 M.
Diameter 17 M.
Egenvægt 28000 kg.
4 Benzinmotorer ialt 720 HK.
4 Mahognipropeller a 5 M. Diameter
Nedstyrningsdato 17 Februar 1915.

Resterne af tysk luftskib nedstyrtet på Fanø i 1915. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv)

Milde vinterdage med lidt tåge og spejlblankt vand og så tyst, at man næsten kunne høre stilheden, står særlig stærkt i min erindring. Alt det er nu forbi. Moleturene holdt op, da tyskerne under 2. Verdenskrig opførte befæstede stillinger på molen.

Min første erindring går tilbage til lige før den 1. Verdenskrig. Jeg husker således tydeligt kongeskibet »Dannebrog« ved Englands-kajen og kongeparrets afrejse til England den 7. maj 1914. Det var en hvid hjuldamper med store kasser på siderne af skovlhjulene. I havnen lå som regel inspektionsskibet »Absalon« med en lille kanon og muddermaskinen »Gefion«. Den kunne man senere høre hele natten igennem, når spandekæden med en

klagende lyd trak spandene op under arbejdet med uddybningen ved den første flytning af ledemolen ved Englands-kajen. Englandsbådene kendte man på dampfløjten tuden, når de afsejlede eller ankom. Særlig melodisk var det to-tonede signal på »I. C. La Cour«. Den havde to skorstene. Engang var jeg endda ombord på en kuldamp, hvor en familiebekendt var maskinmester. Trafikken holdt op, efterhånden som flere af Englandsbådene blev sænket af tyske undervandsbåde. Men så blev der andet at se på. Minesprængte fiskeskuttere, der nåede i havn i slemt tilredt tilstand og blev halet op på bedding. Før krigen lå vraket af et skib med bomuldsballer nær Langli. Herfra bjergedes nu de medtagne

bomuldsballer. Ilde lugtede de, men de kunne finde anvendelse under krigens knaphed. Engang var en fiskekutter kommet ind med et mærkeligt redskab, som var blevet bjærget på havet. Redskabet lå på Englandskejlen og blev taget i øjesyn af mange mennesker. Det viste sig at være en paravane, - et redskab, som benyttedes til at frigøre miner, når et krigsskib trænger igennem et minefelt. Det var jo meget interessant på den måde at komme krigshandlingerne nær. Helt spændende blev det, da en tysk undervandsbåd kom ind for at proviantere. Den måtte kun blive i havnen i 24 timer. Der var en meget lang kø af nysgerrige, som tog den i øjesyn. Den lå i Østre Havn ved siden af det danske inspektionsskib. Der var også soldater i byen dengang, med vagtposter på jernbanestationen, rådhuset og postkontoret, og der var befæstningsanlæg på klinten i Fourfeldt med kanonstillinger, som kunne dække indsejlingen. De havde nok mest symbolsk betydning. Overfor de store kanoner på krigsskibene kom de jo til kort. I visse perioder kunne man dagligt se zeppelinerne gå nordpå langs kysten om morgenen og vende tilbage om aftenen. De kom fra de tyske luftskibshaler i Tønder. Det hændte, at vejret blev dårligt og de styrtede ned. En dag tog min far til Fanø for at se en nedstyrtet zeppelin, og han vendte tilbage med et lille stykke vævet stof fra dens beklædning. Det gemte han omhyggeligt i sin skrivebordsskuffe.

Stærkest prentet i min erindring står Jyllandsslaget i maj 1916 mellem den engelske og den tyske krigsflåde. Den sidste fase af dette søslag foregik lige vest af Esbjerg. Man havde længe kunnet høre kanontorden af varierende intensitet. Den tog til hen mod aften

og hørtes som en dump rullen, og man kunne også på den let skyede himmel skimte genskæret fra kanonsalverne. Så holdt det ret hurtigt op. Jeg var da syv år gammel. Det, der gjorde mest indtryk på mig, var ikke selve kanontordenen, men derimod de voksnes afventende rådvildhed. Det var før radioens tidsalder, så man vidste intet om, hvad der foregik, men man kunne jo nok ane, at det var noget alvorligt. De følgende dage begyndte så ligene af de omkomne at drive i land på Vestkysten. Tabet i skibe og mandskab var stort på engelsk side - 6.000 omkomne. Man havde været et godt mål imod aftensolen. Tyskerne kalder det forøvrigt Skagerakslaget - men det fandt faktisk sted noget sydligere, ud for den jyske vestkyst. Under resten af krigen holdt den tyske flåde sig hjemme i Kiel. Her begyndte på flåden det tyske oprør ved krigens slutning, - måske fremmet af lediggangen dér, andre steder var man nok for udkørt.

Mange år senere - det har vel været omkring 1965 - traf jeg ved et selskab i Washington en admiral i den amerikanske flåde. Det faldt mig da ind, at han nok ville finde det interessant at vide, at jeg som dreng havde hørt kanonerne fra Jyllandsslaget. Dette slag måtte han jo have studeret i detaljer under sin uddannelse som søofficer. Læst om hvorledes slaget forløb og forestillet sig, hvorledes det kunne være forløbet, hvis kommunikationen mellem de ledende officerer havde fungeret bedre. Mens jeg fortalte ham om mine erindringer, blev han helt målløs, og hans udtryk viste tydeligt, at han aldrig havde forestillet sig, at han en dag ville møde nogen, som havde hørt kanontordenen fra det berømte slag. Jeg må tilstå, at hans umiddelbare forbløffelse nærmest fik mig til at føle mig



Trafikhavnen under opbygning. I forgrunden ses de væltede sænkekasser. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv)

som en slags »oldsag«, men det var sandelig en oplevelse at se forandringen i hans ansigtsudtryk.

Efter 1. Verdenskrigs afslutning gik der nogle år, inden der kom gang i skibsfarten på Esbjerg igen. Først skulle de af tyskerne udlagte minefelter fjernes. I den periode (1919-1920) var havnen fuld af tyske minestrygere. Mange miner drev ind på kysten og blev bragt til sprængning af danske mineeksper-

ter. Også under krigen hørte og så man tit minesprængninger langs kysten af Fanø og Skallingen. I den første tid kom der flere mærkelige skibe til havnen. Flere var malet i store felter i forskellige blå og grå farver, så de ikke så let kunne ses på havet. Jeg husker også en engelsk kuldamer, hvor forstavn og agterstavn lignede hinanden, så man fra en undervandsbåd ikke så let kunne se i hvilken retning, den sejlede. Der lå længe et skib

støbt af cement, og et større skib af træ, »Vinland« hed det. De var bygget i krigens slutning til erstatning for de mange sænkede skibe. Et lille tysk skib, der forsøgte på at smugle sprit, var engang blevet stoppet. Jeg overværede losningen af de store glasballoner med spiritus. Der gik et gisp mellem tilskuerne, da en af ballonerne smuttede og faldt ned og gik itu efterladende en meget spirituøs duft. Jeg tror skibet hed »Vadder Vietor«. Der kom hurtigt gang i trafikken på Hamburg - mest med esbjergsskibene »Phønix« og »Adler«. Masser af isenkram, glas, service og alt muligt blev oplosset på toldekspektionen ved kajen, hvor man så kunne gøre sine indkøb. Det var dengang, den tyske mark faldt i kurs hver dag, og de tyske matroser fra minestrygerne kunne ikke forstå, hvorfor deres penge hver dag blev mindre værd i forretningerne. I lang tid lå der pramme i Østre Havn med store mængder af demonterede miner fra disse minestrygere.

Efter krigen tog man for alvor fat på at gøre udvidelsen af havnen mod vest færdig. Jeg erindrer, at ved bygningen af trafikhavnskajen skete der et skred af de store betonsænkesskasser, hvorved der opstod en forskydning i kajmuren, som blev til stor gene for benyttelsen af kajen. Først i 1977 blev denne kaj ombygget og rettet ud. På grænsen til den gamle havn lå forøvrigt et glasværk, hvor jeg tit har set flasker og krukker blive til.

Jo, der var meget at se på for en dreng. I fiskerihavnen kom der om sommeren ofte små sejlskibe fra Norge med is i store firkanter. Det var før isværket kom i gang. Tidligere havde man haft ishuse, og slagterierne isede på lergravene ved teglværkerne i Østerbyen om vinteren. Det så mærkeligt ud med de

store issave. Man skulle passe godt på, når man løb på skøjter, for ikke at falde i hvor der var iset. Oliemøllen blev bygget, og det første skib, der kom med sojabønner fra Manchuriet, var et japansk skib. Det lossede ved Englands-kajen, og sækkene med sojabønner blev kørt på hestevogn ud til oliemøllen på den nye havn. Skibet hed »Singapore Maru«, og vi fik at vide, at »maru« betød »skib« på japansk. Om søndagen holdtes åbent hus på skibet. Det var vistnok det første japanske skib i Esbjerg Havn.

Flere af de nye virksomheder på havnen holdt åbent for et »rundskue«, endnu før de var færdige. Mange fik på den måde et indtryk af den udvikling, som man ventede sig. Jeg kan især huske et besøg på hermetikfabrikken, hvor en maskine til at klippe fortinnet blik til konservesdåser blev demonstreret. Jeg var meget optaget af maskinen, og da foreviseren gik videre, så jeg mit snit til selv at prøve maskinen. Jeg må sige, at manden kom tilbage i et ilsomt tempo og med et noget bøst udtryk i ansigtet. Jeg har nok altid været lidt af en pilfinger.

Trafikken på havnen kom ret hurtigt i gang efter den 1. Verdenskrig. Allerede i 1921 var både eksporten og importen oppe på tallene fra før krigen. Dette er interessant, fordi det gik meget langsommere med at komme i gang efter 2. Verdenskrig. Der kom også nye skibe til Esbjerg-flåden. Jeg kan huske to nye kuldampere til Lauritzens rederi. Det har vel været sent en efterårsdag i 1919 eller 1920, de kom til Esbjerg og lagde til ved molen for at vente på, at porten til Dokhavnen skulle åbnes ved højvande. Det var en stille, lidt diset dag i skumringen. De lå der, nye og fine, med lys på og med lyde fra deres indre og



Eksportbåden Esbjerg laster smør i 1933. (Foto: Esbjerg Byhistoriske Arkiv)

duftende af damp og varm olie. De har vel været på ca. 1.200 tons hver. Senere blev Englandsbådene udskiftet med de nye moderne motorskibe. Det første var »Parkeston«, der kom i 1925. Det var et stolt syn, da den kom sejlen ind i havnen og lagde til ved Englands-kajen, en ny epoke var begyndt med skibe af en helt anden klasse og større end de tidligere. De nye skibe var på mellem 2.500

og 3.000 tons. I de følgende år fortsatte udskiftningen: Først kom »Jylland« og derpå »Esbjerg« og senere »England«.

Koloritten på havnen sattes nok af de store skibe i tramptrafik. De kom langvejs fra og gav et pust fra den store verden. Mange kom fra Nord- eller Sydamerika med hvede, majs eller foderkager. I flere år havde Det Forenede Dampskibs-Selskab også skibe i denne

trafik. Mest interessant var dog de store dampere med sojabønner til oliemøllen. De var vel på ca. 12.000 tons, så de var store efter datidens forhold. Det var ofte engelske dampere med navne fra engelske grevskaber - »Carnarvonshire«, »Carmartenshire«, »Pembroke« . De havde for en stor del indisk besætning. Tit har min nysgerrighed fået mig til at liste op på disse store dampere. Forholdt man sig ubemærket, kunne man gå rundt på dækket og tage alt i øjesyn. Helt op på kommandobroen vovede jeg mig dog aldrig for ikke at risikere at blive sendt i land. Derimod kunne man se sit snit til at smutte ind ad døren til maskinen. Derfra kunne man se ned på de store tregangsdampmaskiner med en lille tynd højtrykscylinder, en større mellemtrykscylinder og en kæmpestor lavtrykscylinder - alt fint blankpudset og lugtende af olie. Med lidt dristighed kunne man så, hvis ingen forstyrrede, gå ned af de stejle jerntrapper eller stiger og gå rundt om maskinerne. Kæmpemæssige var de, og højt ragede de op. Turbineskibene, som holdt deres indtog noget senere, var ikke nær så interessante. De havde blot nogle lukkede kasser til maskinerne. Skrueakslen var tyk og blank. Man kunne følge den helt fra maskinen og hen gennem den snævre gang helt ud til agterstavn af skibet, hvor der var et trykleje til at optage presset fra skruen. Det var ejendommeligt at stå derude dybt nede i skibet. Flere steder var gangen afbrudt af vægge med åbninger, der kunne lukkes med vandtætte skodder. Man var dog ikke helt afskåret fra at undslippe, hvis man af vanvare var blevet lukket inde, for enkelte steder førte stejle stiger i mange afsnit op til fri luft på dækket. Kedelrummet var en særlig oplevelse. Der fyredes

med håndkraft selv i disse store skibe. Det var altid mørklødede indere. Ejendommeligt så det ud, når de kastede kullene ind gennem de åbne låger til fyret i kedlen, og genskæret fra ilden belyste deres mørke ansigter, og det hvide i øjnene rullede. Varmt var det, og deres hud var blank af sved. Hvordan mon det har været på søen med fuld kraft på maskinerne og fuld tryk på kedlerne? Hvad mon de har tænkt om den lille nordiske dreng, der tavst men ivrigt fulgte deres arbejde. Jeg fortalte ikke hjemme om disse oplevelser på havnen - havde nok på fornemmelsen, at de ikke ville blive godtaget.

Da jeg i efteråret 1927 rejste til København, holdt mine næsten daglige besøg på havnen op. Men på ferier var den første tur altid til havnen for at se, hvad der var sket siden sidst. Færdiggørelsen af Fiskerihavnen og Trafikhavnen fortsatte, og mange virksomheder udfyldte efterhånden det tidligere tomme område. Men depressionen satte ind i begyndelsen af trediverne og udviklingen gik efterhånden i stå. Trods nye siloanlæg, olietanke, kartoffelpakhus og det nye dampkraftværk stagnerede trafikken. Oliemøllen blev også nedlagt. Så satte en verdenskrig atter en stopper for alt, undtagen for fiskeriet. Denne gang varede det længe før trafikken igen kom igang. Først efter en stilstandsperiode på i alt 25 år var man igen oppe på tal af samme størrelse som omkring 1930. Det var en trist periode for en gammel esbjergdreng.

Siden ovenstående blev skrevet for næsten 20 år siden, er der sket mange forandringer. Dengang kunne man hver dag se en perlerad af de ca. 700 fiskekuttere, der var hjemme-hørende i Esbjerg, på vej ud eller ind gennem

løbet mellem Fanø og Skallingen. Nu præges trafikken af de færre, men meget større, industrikuttere. Konsumfiskeriet efter levende rødspætter er næsten helt flyttet til andre havne. Opholdet i hyttefadene kunne ikke forenes med forureningen fra fiskemelsfabrikkerne.

Da Esbjerg udviklede sig til basishavn for olie- og gasaktiviteterne i den danske del af Nordsøen, begyndte en ny periode af fremgang. Nu er det de blå Mærsk både med forsyninger til og fra boreplatformene, som sætter sit præg på havnen. Dette har sammen med overgangen til containertrafik og en stigende besejling med større skibe medført en opdeling af havnen i delvist afspærrede afsnit med højt mekaniserede anlæg til losning og lastning. Denne effektivisering har dog haft nogle uønskede bivirkninger.

Det er ikke længere muligt af færdes overalt på havnen, og det er heller ikke længere det enkelte menneskes aktiviteter, der præ-

ger arbejdet. De folk, der lastede smørdritler og baconsider på eksportbådene til England er borte og med dem mange andre. Nu udføres losning og lastning mest af folk, der sidende i små bure, trykker på knapper og håndtag, som styrer store og små kraner, elevatorer og transportbånd.

Alligevel er et besøg på havnen stadig en stor oplevelse, når man ser de mange aktiviteter og fornemmer deres indbyrdes sammenhæng og betydning, men man savner de mange fiskere, havnearbejdere, funktionærer og arbejdere ved havnens virksomheder og kontorer.

Jeg følger stadig med i havnens udvikling med interesse og hengivenhed, om jeg må udtrykke det på den måde, og når jeg føler, at noget af havnens poesi er forsvundet, tror jeg, at læserne vil forstå mig.

Tage Astrup, født 1908 i Esbjerg. Fhv. forskningschef, dr. scient. Har skrevet videnskabelige artikler om bl.a. blodets koagulation, sårhelingsprocesser og lidelser i blodkar.