

BETÆNKNING

AFGIVET

AF UDVALGET ANGÅENDE

HANSTHOLM HAVN

AFGIVET DEN 18. DECEMBER 1951

Betænkning nr. 32.

Det administrative bibliotek

Slotsholmsgade 12

1216 København K

J. H. SCHULTZ A/S
UNIVERSITETS-BOGTRYKKERI

KØBENHAVN

1952

INDHOLDSFORTEGNELSE

| | Side |
|--------------------------------------------------------------------------|------|
| Indledning | 5 |
| I. Hanstholmplanens historie. | 8 |
| II. Motiverne til anlæg af en fiskerihavn ved Hanstholm. | 12 |
| a. Hensynet til de lokale fiskeriinteresser. | 12 |
| b. De lokale beskæftigelseshensyn iøvrigt | 13 |
| c. Betydning for fiskerierhvervet som helhed. | 13 |
| d. Nationaløkonomisk betydning | 14 |
| e. Hensynet til de allerede afholdte udgifter. | 14 |
| III. Tekniske forhold | 15 |
| a. Beskrivelse af udførte anlæg (Vestmolen). | 15 |
| b. Vindforhold. | 16 |
| c. Isforhold. | 16 |
| d. Materialvandringsforhold. | 18 |
| e. Havnens grundplan. | 26 |
| f. Havneværkernes konstruktion. | 31 |
| g. Overslag over anlægsudgifterne. | 31 |
| Mindretalsudtalelse. | 33 |
| IV. Overslag over den projekterede Hanstholmhavns rentabilitet | 34 |
| V. Hovedtræk af det danske fiskeris udvikling. | 39 |
| a. Indledning | 39 |
| b. udviklingen i fiskeriet 1913—1950. | 39 |
| c. Fangstens fordeling på fiskearter. | 41 |
| d. Forbrug og udførsel af fisk. | 42 |
| e. Antal fiskere og deres indkomstforhold. | 46 |
| f. Fiskerflåde og fangstredskaber. | 46 |
| VI. Vesterhavskystens fiskerihavne og fiskerbefolkning. | 48 |
| a. Landinger af fisk i forskellige havne. | 48 |
| b. Landinger i fremmede havne. | 49 |
| c. Vestkystens fiskerbefolkning. | 50 |
| d. Fiskerihavnenes erhvervsliv. | 53 |
| e. Fiskerihavnenes driftsregnskab og statusværdi. | 54 |
| f. Udvidelsesplaner for andre havne. | 54 |
| VII. Nordsøfiskeriet og dets betydning for Danmark. | 57 |
| a. Indledning. | 57 |
| b. Fiskebestanden i Nordsøen. | 57 |
| c. Nordsøfangsten som helhed. | 59 |
| d. Fangsten af rødspætter. | 60 |

| | Side |
|------------------------------------------------------------|------|
| e. Fangsten af torsk | .61 |
| f. Sildefangsten | .62 |
| g. Andre Nordsøfisk | .62 |
| h. Overfiskning | .63 |
| i. Aftaler om regulering af nordsøfiskeriet | .65 |
| VIII. Afsætningsvilkårene for danske fiskeriprodukter..... | .66 |
| a. Prisudviklingen | .66 |
| b. Det engelske marked for rodspætter. | .66 |
| c. Det engelske marked iøvrigt | .67 |
| d. Det tyske marked | .68 |
| e. Andre markeder. | .68 |
| f. Det danske fiskeris konkurrencemuligheder. | .69 |
| IX. Sammenfatning og indstilling | .70 |
| Bilag | .78 |

Indledning.

Udvalget er nedsat ved sålydende skrivelse af 30. juni 1948 fra ministeriet for offentlige arbejder til departementschef *Palle Christensen*:

„Ved lov nr. 182 af 31. marts 1917 om anlæg af fiskerihavne på Jyllands vestkyst blev ministeren for offentlige arbejder bemyndiget til for statskassens regning bl. a. at lade anlægge en større fiskerihavn ved Helshage (Hanstholm) og en mindre fiskerihavn ved Hirtshals. Medens den sidstnævnte havn forlængst er færdigbygget, er arbejdet med havnen ved Hanstholm, der blev påbegyndt i 1920'erne, langt fra at have nået sin afslutning, idet kun underbygningen og en del af overbygningen til havnens vestmole er anlagt, hvortil kommer, at disse anlæg er blevet delvis ødelagt som følge af, at besættelsesmagten standse arbejdet på havnen.

Udgifterne til bygningen af Hanstholm havn var i fornævnte lov anslået til at ville andrage ca. 11,4 mill. kr., men skønnes med de nugældende priser at ville beløbe sig til ca. 43 mill. kr. eksklusiv et beløb på ca. 5,1 mill. kr., der vil medgå til en påkrævet istandsættelse af Vestmolen. Såfremt havnen skal kunne opretholdes som sådan, vil det antagelig blive nødvendigt i løbet af en periode på 10 til 20 år yderligere at anvende et beløb på ca. 18 mill. kr. til forstærkning (sikring) af den del af Vestmolen, der ligger uden for Tværmolen.

Da der i den tid, der er forløbet siden arbejdet med anlægget af Hanstholm havn blev påbegyndt, er rejst tvivl såvel om hensigtsmæssigheden af de ved havneanlægget anvendte konstruktioner som med hensyn til, hvorvidt de forudsætninger, der førte til beslutningen om anlæg af en havn på det omhandlede sted, stadig er til stede, har ministeren for offentlige arbejder besluttet at nedsætte et sagkyndigt udvalg med den opgave at undersøge, hvorvidt det er muligt på teknisk forsvarlig måde at bygge en havn ved Hanstholm, derunder hvorledes havnen i givet fald bør udføres. Herudover vil det være udvalgets opgave at foretage en nærmere undersøgelse af, om det under hensyntagen til de meget betydelige beløb, der vil medgå til et sådant havneanlæg, må anses for ønskeligt ud fra et samfundsmæssigt synspunkt, at havneanlægget bringes til udførelse.

Ved at meddele foranstående beskikker ministeriet herved hr. departementschefen til medlem af og formand for nævnte udvalg, idet man er gået ud fra, at De er villig til at påtage Dem dette hverv, og idet tilføjes, at ministeriet til medlemmer af udvalget iøvrigt har beskikket:

Civilingeniør *Knud Højgaard* og havnedirektør, civilingeniør *Mogens Blach*, begge udpeget af Dansk Ingeniørforening, konstitueret professor ved Danmarks tekniske Højskole *Alfr. Frantz Mogensen*, kontorchef i Det statistiske Departement, cand. polit. *H. Stjernqvist*, sekretariatschef, cand. polit. *Viggo Kampmann*. Herudover vil udvalget blive tiltrådt af repræsentanter for fiskeriministeriet, finansministeriet og ministeriet for byggeri og boligvæsen.

Til at varetage udvalgets sekretærforretninger har man beskikket overingeniør i vandbygningsvæsenet *S. Svendsen* samt fuldmægtig i nærværende ministerium, cand. jur. *T. Topsøe-Jensen*.

Det tilføjes, at man har meddelt de pågældende, at de fra Dem vil modtage underretning om tid og sted for mødernes afholdelse, samt at der for deltagelse i udvalgets møder tilkommer medlemmerne og sekretærerne sædvanlige mødediæter efter tjenestemandslovens regler samt godtgørelse for befordringsudgifter."

Efter indstilling fra fiskeriministeriet, finansministeriet og ministeriet for byggeri og boligvæsen beskikkede ministeriet ved skrivelse af 1. august 1948 henholdsvis formanden for Dansk Fiskeriforening, fiskeauktionsmester *Niels Bjerregaard*, kst. afdelingschef *Fr. Grünfeld* samt kst. kontorchef *Johs. Sørensen* til medlemmer af udvalget. Ved skrivelse ligeledes af 1. august 1948 beskikkedes endvidere formanden for Vestjysk Fiskeriforening fiskeskipper *Laurits Thygesen* til medlem af udvalget.

Efter at daværende sekretariatschef *Viggo Kampmann* i september 1950 var blevet udnævnt til finansminister beskikkede ministeriet ved skrivelse af 7. oktober 1950 i hans sted finansdepartementets økonomisk-statistiske konsulent cand. polit. *Erik Ib Schmidt* til medlem af udvalget.

Udvalget har således bestået af følgende medlemmer:

departementschef *Palle Christensen*, formand,

fiskeauktionsmester *Niels Bjerregaard*,

havnedirektør *Mogens Blach*,

afdelingschef *Fr. Grünfeld*,

civilingeniør *Knud Højgaard*,

sekretariatschef *Viggo Kampmann* (fra 7. oktober 1950 kontorchef *Erik Ib Schmidt*),

civilingeniør *Alfr. Frantz Mogensen*,

kontorchef *Henry Stjernqvist*,

kst. kontorchef *Johs. Sørensen*, og

fiskeskipper *Laurits Thygesen*.

Udvalgets sekretærforretninger har været varetaget af overingeniør i vandbygningsvæsenet *S. Svendsen* og fuldmægtig i ministeriet for offentlige arbejder, nu auditør under samme ministerium, cand. jur. *T. Topsøe-Jensen*.

Udvalget har foretaget en besigtigelse af havneanlægget ved Hanstholm samt af en række fiskerihavne i Nørrejylland herunder havnene i Hirtshals, Skagen og Frederikshavn, ligesom det har besigtiget flere af landingspladserne på Jyllands vestkyst nord for Limfjorden.

Udvalget har fra fiskeriministeriet indhentet udtalelser om de fiskerimæssige forhold i Vesterhavet og fra Dansk Biologisk Station modtaget redegørelser om de fiskebiologiske forhold i de danske farvande. Endvidere har det i 1946 oprettede lokale Hanstholmhavnuvalg, hvis formand er amtmand i Thisted amt *H. Egedorf*, haft foretræde for udvalget. I det nævnte lokale udvalg er repræsenteret: Centralforeningen af fiskeriforeninger i Thisted amt fra Agger til Thorup Strand, vestjysk fiskeriforening, arbejdsmandsforbundet i Thisted amt, samt Ræhr-Hansted-Vigsø sogneråd.

Til at bearbejde og forberede det tekniske materiale for det samlede udvalg har der været nedsat et teknisk underudvalg, der har haft følgende sammensætning: Civilingeniør *Knud Højgaard*, formand, havnedirektør *Mogens Blach* samt civilingeniør *Alfr. Frantz Mogensen*. Overingeniør *S. Svendsen* har fungeret som sekretær for dette underudvalg.

Endelig har der været nedsat et redaktionsudvalg, der har haft til opgave at forestå det redaktionelle arbejde ved betænkningens udarbejdelse. Dette udvalg har bestået af kontorcheferne *Erik Ib Schmidt* og *H. Stjernqvist* samt auditør *T. Topsøe-Jensen*. Kontorchef *Stjernqvist* har dog på grund af studierejse til USA været forhindret i at deltage i det afsluttende arbejde.

I. Hanstholmplanens historie.

Bygningen af Hanstholm havn blev hjemlet ved lov nr. 182 af 31. marts 1917 om anlæg af fiskerihavne på Jyllands vestkyst. *Tanken om anlæg af havne på Jyllands vestkyst* er imidlertid af langt ældre dato. Allerede i midten af forrige århundrede fremkom planer herom, men det var dog ikke sådanne havnes betydning for fiskeriet, der var det afgørende for den tids overvejelser af spørgsmålet. Det, der dengang var det afgørende, var formodningen om, at det ville være af stor betydning for handelen, at der eksisterede en eller flere havne på Jyllands vestkyst, hvortil kom, at man mente, at sådanne havne ville være meget værdifulde som tilflugtshavne for skibe under stormvejr i Vesterhavet.

I årene fra 1862 til 1882 fremkom der en lang række projekter til anlæg af havne forskellige steder på Jyllands vestkyst.

Udvalget af 1882. I 1882 nedsatte indenrigsministeriet et sagkyndigt udvalg med den opgave at undersøge de stedlige forhold med hensyn til anlæg af udførsels- og tilflugtshavne, dog ikke alene på Jyllands vestkyst, men også på Jyllandskysten i det nordlige Kattegat.

Hvad *vestkysten* angår, kom kommissionen i sin betænkning af 1887 til det resultat, at anlægget af en stor udførselshavn ville være af væsentlig betydning. Kun lejlighedsvis antydede betænkningen, at en trafikhavn også kunne blive til gavn for fiskeriet, men den kom iøvrigt ikke ind på, hvad der burde gøres for dette erhverv. Synspunktet: Tilflugts-havn for skibsfarten, tillagde den ingen værdi.

Fiskerihavnemotivet dukker op i 1880erne. Imidlertid rejste der sig ude i befolkningen en stemning for en større dansk fiskeriindsats i Vesterhavet, end det tidligere havde været muligt at foretage. Englændere og tyskere havde i mange år trawlet store fiskemængder op, medens de danske kystfiskere med deres små, åbne både måtte nøjes med at fiske inde ved kysten, når vejret tillod det. Den nævnte stemning kom frem både i pressen og i særlige henvendelser fra fiskerne til myndighederne og foranledigede indenrigsministeriet til i begyndelsen af 1887 at beordre vandbygningsdirektøren til at træde sammen med dets konsulent i fiskerisager for at foretage forskellige undersøgelser vedrørende spørgsmålet om anlæg af fiskerihavne på Jyllands vestkyst. Resultatet af undersøgelserne var følgende: Esbjerg ville væsentlig kun kunne få betydning for fiskeriet sønden for Horns Rev. Da der herudover på hele vestkysten kun fandtes et enkelt tilflugtssted, nemlig Thyborøn kanal, der dog, som forholdene dengang var, ikke kunne danne basis for et fiskeri med større, søgående fartøjer, anså man det for at være af meget stor betydning for fiskeriet, at der blev bygget et eller flere tilflugtssteder på vestkysten. Man henledte navnlig opmærksomheden på følgende 3 punkter: Klitmøller, Hanstholm og Sandnæshage, og man foreslog, at der her blev foretaget nærmere under-

søgelse og opmålinger. Denne indstilling blev taget til følge, og der udarbejdedes projekter til havneanlæg på disse steder. Herudover skete der dog intet, idet man ikke var sikker på, at størrelsen af de beløb, der ville medgå til at bringe anlæggene til udførelse, ville stå i rimeligt forhold til deres nytte. Men spørgsmålet om anlæg af en havn på Jyllands vestkyst blev fremdeles og fra forskellig side bragt frem såvel i rigsdagen og pressen som ved andragender til regeringen, ligesom der efterhånden fremkom nye planer til havneanlæg på den omhandlede kyststrækning.

Udvalget af 1897. Således var stillingen, da indenrigsministeriet i 1897 besluttede at nedsætte en ny kommission, der skulle foretage undersøgelser i anledning af de fremkomne projekter og „i det hele overveje og afgive Betænkning over Spørgsmaalet om, hvorvidt der maa siges at være Trang til Stede til Anlægget paa Vestkysten af en større Havn, der kunde yde Tjeneste som Fiskeri- og Udførselshavn, samt tillige som Tilflugts-havn særlig for Fiskerfartøjer, og om Trangen dertil maatte være af saadan Beskaffenhed, at de Bekostninger, som saadanne Anlæg vilde medføre, derved kunde forsvares, samt for saa vidt dette Spørgsmaal maatte besvares bekræftende, hvilke Steder paa Vestkysten der da maatte anses for de i alle Henseender for Anlægene tjenligste."

Som resultat af undersøgelserne udtalte kommissionen i sin betænkning, der blev afgivet i 1900, at det forekom den „at være utvivlsomt, at et Havneanlæg af Hensyn til Fiskeriet for saa vidt vil kunne forsvares, naar Spørgsmaalet ses fra et nationaløkonomisk Synspunkt", men den kunne ikke tage stilling til, hvor store beløb staten kunne forsvare at anvende til havneanlæg til gunst for fiskeriet. Forsåvidt angår den interesse, der knytter sig til en vestkysthavn som handelshavn, mente den, at anlægget af en sådan havn på vestkysten af Thisted amt ikke ville kunne skabe et trafikcentrum for landet som helhed, undtagen i særlige tilfælde, såsom under isspærring i Kattégat, men at havnen derimod ville kunne få ikke ringe betydning som lokal havn for det nordvestlige Jylland. Som tilflugtshavn tillagde den kun havnen ringe betydning. Den indstillede, at forskellige anlæg på vestkysten blev bragt til udførelse, bl. a. en læmole ved Hanstholm. Et par år efter fremsattes et forslag til lov om forskellige anlæg på Jyllands vestkyst, herunder bygning af en læmole ved Hanstholm. Den 15. maj 1903 blev loven vedtaget, og i henhold til denne byggedes den nu eksisterende læmole ved Roshage ca. 1,5 km øst for Hanstholm.

Privat lovforslag i 1913—14 om bygning af en fiskerihavn. I rigsdagssamlingen 1913—14 blev der samtidig med behandlingen i folketinget af det af regeringen fremsatte forslag til lov om uddybning og sikring af Thyborøn kanal m. v. fremsat et privat forslag til lov om havne- og moleanlæg på Jyllands vestkyst til støtte og udvikling af det danske fiskeri. Ifølge dette forslag skulle der foruden den af regeringsforslaget omfattede fiskerihavn ved Thyborøn kanal anlægges bl. a. en større fiskerihavn et sted i Thisted amt til omkring 10 mill. kr. Da der imidlertid herskede tvivl om, hvor denne havn skulle anlægges, ligesom der savnedes planer og overslag for anlægget, indeholdt forslaget en bestemmelse om, at disse spørgsmål skulle gøres til genstand for nærmere overvejelse af en kommission.

Regeringen kunne imidlertid ikke støtte dette lovforslag, men ministeren for offentlige arbejder erklærede sig dog villig til at nedsætte den i forslaget nævnte kommission. I henhold hertil nedsatte ministeriet den 25. juni 1914 en kommission, der skulle udarbejde planer og overslag alene for de af det private lovforslag omfattede anlæg, hvorhos det skulle udtale sig om for s varligheden og nytten af disse.

1916-betænkningen. Kommissionen afgav i maj 1916 sin betænkning, hvori den enstemmigt indstillede, at følgende anlæg skulle bringes til udførelse:

| | |
|------------------------------------------------------------|----------------|
| En større fiskerihavn ved Helshage til | 11 400 000 kr. |
| En mindre fiskerihavn ved Hirtshals til | 4 200 000 - |
| En læmole ved Løkken til | 500 000 - |
| Forskellige arbejder i Ringkøbing Fjord til ialt | 500 000 - |

Kommissionen udtalte endvidere, at kravet om fiskerihavne på Jyllands vestkyst, når disse anlæg er bragt til udførelse, må anses for at være tilfredsstillende for en overskuelig fremtid.

Loven om bygning af Hanstholm havn. På grundlag af kommissionens indstilling fremsatte ministeren den 11. januar 1917 i folketinget forslag til lov om anlæg af fiskerihavne på Jyllands vestkyst. Forslaget gik hurtigt gennem rigsdagen, og den 31. marts samme år blev loven stadfæstet.

Denne lov bemyndiger ministeriet for offentlige arbejder til for statskassens regning bl. a. at lade anlægge en større fiskerihavn ved Helshage (Hanstholm) og en mindre fiskerihavn ved Hirtshals.

Arbejdet med at anlægge den sidstnævnte havn blev påbegyndt kort tid efter lovens vedtagelse. I 1919 påbegyndtes bjærgning af ral ved Hanstholm, og i 1925 byggedes en bedding for tømmerkisterne, af hvilke den første blev søsat i 1926.

Ingeniør *Fibiger*, der havde fungeret som kommissionens ledende ingeniør og præget de til betænkningen udarbejdede skitseprojekter, fik overdraget såvel detailprojekteringen som ledelsen af udførelsen af arbejdet for statens regning. Noget tilsyn fra vandbygningsvæsenets side fandt ikke sted. Først efter ingeniør *Fibigers* død i 1936 blev arbejdet overdraget til vandbygningsvæsenet.

Bevillingerne til arbejdet. I loven var der til Hanstholm havn afsat 11,4 mill. kr., men der er af ministeriet for offentlige arbejder gentagne gange ved bemærkninger til de forskellige finanslove gjort opmærksom på, at dette beløb med de senere indtrådte prisforhøjelser på ingen måde kunne strække til. De årlige bevillinger, der før krigen kunne skaffes, var relativt små, idet beløbene til Hanstholmhavnen blev afholdt af de årlige bevillinger til vestkystanlæg, der højst havde andraget ialt 750 000 kr. pr. finansår. Hertil kom, at det beløb, der var til rådighed til Hanstholm, i stedse højere grad måtte anvendes til vedligeholdelse af de allerede udførte anlæg, og beløbene til nybygningerne blev derfor yderligere reduceret.

Den anvendte fremgangsmåde har været overordentlig uøkonomisk, og en i 1941 foretagen beregning viste, at hvis arbejdet skulle fortsættes i det hidtidige tempo, ville det vare 30 à 40 år endnu, før arbejdet var tilendebragt. Ministeriet for offentlige arbejder fik derfor i sommeren 1941 finansudvalgets principielle tilslutning til, at arbejdet med fuld udbygning af havnen skulle gennemføres indenfor et rimeligt begrænset åremål og på en måde, der afveg fra den oprindelig påtænkte konstruktion, samt til, at der udarbejdedes planer med henblik på havneanlæggets gennemførelse, idet dog arbejdets igangsættelse under de foreliggende forhold skulle udskydes indtil videre. Man regnede da med at havnebygningen kunne fuldendes på ca. 8 år, og at udgiften hertil ville andrage ca. 27½ mill. kr.

Et år efter blev, på forlangende af de tyske besættelsesmyndigheder, alt arbejde på havnen standset. Vandbygningsvæsenet fjernede alt havnebygningsmateriellet, hvorefter tyskerne bortsprængte alle faste anlæg og bygninger på havnepladsen. Under resten af krigen og i de nærmest følgende år er intet arbejde blevet udført ved havnen.

Samtidig med, at nærværende udvalg blev nedsat, blev der af bevillingsmyndighederne stillet et beløb på 5,15 mill. kr. til rådighed til udbedring af de skader, der var påført vestmolen bl. a. som følge af, at der siden 1942 intet var gjort for at vedligeholde den. Ministeren for offentlige arbejder tilkendegav overfor folketingets finansudvalg, at der ikke ved iværksættelsen af de omhandlede reparationsarbejder skulle være foregrebet noget med hensyn til afgørelsen af spørgsmålet om havnens færdiggørelse. Reparationsarbejdet blev påbegyndt i 1949, og af den til rådighed stillede bevilling er der indtil udgangen af oktober 1951 ialt forbrugt ca. 5 100 000 kr., og i januar 1951 har vandbygningsvæsenet meddelt ministeriet, at det til reparationsarbejderne oprindeligt anslåede beløb på grund af prisstigninger og ødelæggelsernes fremadskriden på daværende tidspunkt måtte forøges med 2 mill. kr., idet det samtidig udtaltes, at det indenfor en overskuelig fremtid ville blive nødvendigt at søge bevillingen yderligere forøget, såfremt den udenfor tværmolen værende del af vestmolen skal bevares.

Af det forbrugte beløb er ca. 600 000 kr. anvendt til arbejdsmateriel, som efter arbejdets afslutning vil kunne anvendes til andre arbejder.

II. Motiverne til anlæg af en fiskerihavn ved Hanstholm.

I det følgende skal gives en oversigt over den motivering, der fra forskellige sider er fremført for bygning af en fiskerihavn ved Hanstholm.

a. Hensynet til de lokale fiskeriinteresser.

Havnens betydning for fiskeriet på kysten fra Thyborøn til Hirtshals er blevet stærkt fremhævet. Man har henvist **til**, at kystfiskeriet efterhånden er blevet forældet, idet man ikke ved dette fiskeri kan anvende fartøjer af en sådan størrelse, at fiskeriet kan blive tilstrækkeligt effektivt i forhold til den tid og det arbejde, der er forbundet med det.

En særlig vanskelighed ved kystfiskeriet er ophalingen på stranden af fartøjerne.

Udviklingen i det egentlige kystfiskeri har ført **til**, at de fartøjer, der anvendes til dette fiskeri, stadig er blevet større og nu har nået en tonnagestørrelse, der næsten umuliggør at trække dem på land efter hver fisketur. Ved de største fiskerlejer har man, bl. a. ved statens hjælp, anskaffet sig kraftige motorspil til ophaling og udsætning af de store både. Disse spil er til stor gavn for fiskerne, men ret dyre i drift. Selv ved hjælp af motorspillene er det ikke muligt at anvende større både end dem, der bruges for tiden. Der kan ikke anvendes søgående kuttere og dermed opnås mulighed for større fangster og som følge heraf større fortjeneste for fiskerne. Virkelig søgående kuttere kan kun anvendes fra en havn, og de nu anvendte bades opholdstid på havet pr. fisketur er meget begrænset, ligesom de hurtigt slides op ved den stadige ophaling og udsætning. Deres levetid kan skønmæssigt ansættes til halvdelen af, hvad den ville være, hvis de blev brugt fra havn. Endvidere har man henvist **til**, at kystfiskeriets fartøjer er for små til, at fisken straks efter, at den er blevet optaget, kan blive behandlet og opbevaret på betryggende måde. Dette i forbindelse med de dårlige landingsforhold på kysten, de dårlige transportforhold fra båd til bil og jernbane eller fabrik bevirker ekstra udgifter for fiskerne og forringelse af fangstens kvalitet. Dette sidste gælder navnlig for den letfordærlige sild. Såfremt havnen bygges, vil det blive muligt for fiskerne i de små fiskerlejer at drive fiskeriet fra Hanstholm også med større både end hidtil, uden at de behøver at opgive deres bopæl i lejerne, der således vil kunne bevares i hvert fald i en overgangsperiode. Da fiskeriet ikke skulle drives fra selve lejerne, ville det heller ikke længere være nødvendigt for staten at bekoste vedligeholdelsen af de ud for mange af lejerne anlagte læmoler.

Bygningen af havnen skulle også muliggøre, at der kan drives bundgarnsfiskeri i Vigsø Bugt nordøst for havnen.

Fra Skagen og Frederikshavn drives der et ret stort og indbringende fiskeri med dette redskab, og efter at kystfiskerne fra Agger og Lyngby er begyndt at drive fiskeri fra Thyborøn havn, har de tillige optaget bundgarnsfiskeri langs kysten fra Thyborøn kanal og nordefter, og de har nu i en halv snes år haft gode resultater heraf. De sætter ikke

bundgarnene ud ved pæle, men ved hjælp af ankre, så de hurtigt kan bjærges ind i uroligt vejr. Erfaringen har vist, at under denne form kan der drives bundgarnsfiskeri på vestkysten, men kun med en havn som basis, idet der fordres større fartøjer til et sådant fiskeri, end hvor der er tale om bundgarnsfiskeri i indre farvande.

Man har dernæst fremhævet, at man ved fiskeri fra kysten går tabt af en mængde fiskedage, idet brændingen tit forhindrer udsættelse af fartøjer på iøvrigt gode fiskedage.

Tilstedeværelsen af en fiskerihavn ved Hanstholm ville ikke alene afhjælpe alle disse ulemper, men den ville tillige byde på den fordel, at der fra havnen kun ville være kort afstand til de gode fiskepladser i Skagerak og Nordsøen. Foruden øgede muligheder for større fangst ville dette forhold bevirke, at der kunne spares udgifter til brændselsstoffer til kutterne.

b. De lokale beskæftigelseshensyn iøvrigt.

Udover de nævnte fordele er det fra lokal side blevet nævnt, at bygningen af havnen ved Hanstholm må forventes at medføre en bydannelse bag havnen med nye erhverv og dermed nye beskæftigelsesmuligheder. Der foreligger herom en række optimistiske udtalelser fra de lokale erhvervsrepræsentanter.

Endvidere har man påpeget de beskæftigelsesmæssige vanskeligheder, der nu består for den pågældende kommune, Ræhr-Hansted-Vigsø kommune, i hvilken forbindelse specielt er henvist til, at mange af arbejderne i Hansted i sin tid er flyttet dertil for at finde beskæftigelse ved havnebyggeriet. Fra den lokale befolknings side er det meget kraftigt blevet understreget, at vedtagelsen i 1917 af loven om havnens bygning, den påfølgende ekspropriation af jorden omkring havnen og de igennem årene såvel fra rigsdagens side som fra de skiftende ministre fremkomne udtalelser om, at havnen vil blive færdigbygget, har skabt en forventning om, at dette ville ske, og at denne forventning nu må indfries. Man har udtalt frygt for, at en opgivelse af havnen vil bevirke, at oplandet af folkes. Den del af befolkningen her, der ikke vil kunne flytte, vil komme til at betyde en social belastning, som i denne fattige egn vil føles særlig tyngende.

c. Betydning for fiskerierhvervet som helhed.

I argumentationen for bygningen af havnen har man anført, at havnen ud over de foran nævnte lokalbetonede fiskerimæssige fordele også vil medføre fordele for vesterhavs-fiskeriet i større udstrækning og for fiskeriet som helhed.

For vesterhavs-fiskeriet har man således peget på, at havnen vil have meget stor betydning som tilflugtshavn, idet der på den ca. 375 km lange strækning fra Esbjerg til Skagen kun er Thyborøn og Hirtshals havne for kuttere at ty ind til under hårdt vejr. Afstanden mellem Thyborøn og Hirtshals er cirka 160 kilometer, og der er ikke i hele Vesteuropa mange kyststrækninger med så lang afstand mellem to tilflugtshavne som her på denne farlige vestjyske kyst. Der hersker blandt fiskeribefolkningen ingen tvivl om nødvendigheden af en nødhavn på denne lange strækning. Efter at besejlingsforholdene ved Thyborøn kanal for en snes år siden undergik en stor forandring til det bedre, har denne havn gjort god nytte som nødhavn, og at der herved er sparet menneskeliv er en kendsgerning. Betydningen af en nødhavn ved Hanstholm må anses for at være endnu større, når stormene tvinger fiskerne og andre til at søge læ. Man har i denne forbindelse også henvist til, at en affolkning af vestkysten, der som ovenfor nævnt

antages at blive følgen af havnens opgivelse, vil få yderst alvorlige følger for redningsvæsenet, hvis mandskab netop rekrutteres fra fiskerbefolkningen langs med kysten. Endvidere har man anført, at Hanstholm havn bortset fra Hirtshals havn vil være den eneste danske fiskerihavn, der kan påregnes at være isfri selv under hårde isvintre.

For fiskerierhvervet som helhed har det særlig været anført, at eksistensen af en havn ved Hanstholm vil bevirke, at det danske fiskeris samlede kapacitet kan udvikles, og at bygningen af havnen med alle tilhørende anlæg vil skabe nye beskæftigelsesmuligheder for fiskere og erhvervsdrivende. Man har her fremhævet de muligheder, der er til stede for en videre udvikling af den danske fiskekonservesfabrikation og henvist til, at bygning af industrivirksomheder, såsom filetfabrikker, konservesfabrikker, salterier og sildeoliefabrikker, er en naturlig forekomst i vor tid ved en fiskerihavn af nogenlunde størrelse, medens fremstilling af konserves ikke er mulig, hvor fisken landes på åben kyst.

d. Nationaløkonomisk betydning.

Nationaløkonomisk skulle en sådan udvidelse af fiskeriet og af de dertil knyttede industrier betyde, at nationalindkomsten forøges, og at der skabes mulighed for øget valutaindtjening.

e. Hensynet til de allerede afholdte udgifter.

Fra arbejdet med havnen blev påbegyndt, og indtil de tyske besættelsesmyndigheder standsede det, er der anvendt i alt ca. 9 mill. kr., og efter befrielsen er yderligere anvendt ca. 5,1 mill. kr., jfr. side 11, til istandsættelse af de allerede udførte anlæg.

De i havneanlægget investerede beløb vil være fuldstændigt spildt, hvis arbejdet ikke fuldendes, idet de udførte anlæg — hovedsagelig den vestre ydermole — ikke som læmole kan anvendes som støtte for fiskeriet.

III. Tekniske forhold.

a. Beskrivelse af udførte anlæg. (Vestmolen).

Hanstholm havn blev som tidligere nævnt påbegyndt i 1926 efter det i betænkningen fra 1916 angivne projekt (jfr. den i betænkningen givne beskrivelse med tilhørende planer).

Havnens udstrækning vinkelret på kysten er ca. 750 m imod ca. 500 m ved Hirtshals havn. Havnemundingen kommer herved ud på en naturlig vanddybde i havet af 11—12 m, medens den tilsvarende dybde ved anlægget af Hirtshals havn kun var ca. 5 m.

Molekonstruktionen, der er den vigtigste del af anlægget, består af en underbygning af tømmerkister med en overbygning af beton. Tømmerkisterne har en række større midterrum og en række mindre rum på hver side. Tømmerkisternes ydervægge er beklædt med planker af kreosotimprægneret bøg, og midterrummet har en bund af tømmer beklædt med ubehandlede brædder. Kisterne blev bygget på bedding og søsattes, når vejret var tilstrækkelig godt, og man kunne på denne måde anbringe indtil fire kister på et år. Når en kiste var sat, blev midterrummet straks fyldt med ral for at give kisten fornøden vægt, og derefter blev siderummene udstøbt med beton, den nederste del ved underandsstøbning, hvorefter rummet tømtes for vand, før den øverste del udstøbtes.

Havbunden ved Hanstholm består af kalk med fiintlag og er ret modstandsdygtig mod havets erosion; men der er dog langs ydersiden af molen anbragt betonblokke til beskyttelse imod udskæring. For at hindre, at søen, inden overbygningen var udført, skulle slå rallen ud af midterrummene, blev disse dækket med et lag grovbeton.

Molens underbygning var i hovedsagen udført med en konstruktion som ovenfor beskrevet i en længde af henved 1 000 m, da vandbygningsvæsenet i 1936 overtog arbejdet. Allerede på dette tidspunkt viste det sig, at rallen var forsvundet ud af enkelte af midterrummene, hvilket måtte betyde, dels at pæleormene havde ædt bunden ud af rummene, dels at sidemurene ikke sluttede tæt til kalkbunden. Endvidere viste det sig, at en del af den imprægnerede plankebeklædning på kisternes ydersider var slået af, hvorefter pæleorm trods de ved udførelsen foretagne meget vidtgående sikringsforanstaltninger havde banet sig vej ind gennem kisternes tværvægge. Da molens konstruktion, når kistetømmeret er borte, består af to mod hinanden forankrede tynde mure, der kun er stabile, når der er fyld imellem dem, anså vandbygningsvæsenet det for uforsvarligt at udføre overbygningen uden først at foretage sikringsforanstaltninger. Ødelæggelserne var på dette tidspunkt ikke særligt fremtrædende, og man mente at kunne klare sig med at indrette brønde i overbygningen, således at man gennem disse til stadighed kunne føre kontrol med, om der var fyld i kisternes midterrum og eventuelt foretage nødvendige efterfyldninger. Støbningen af overbygningen var kun delvis udført, da krigen standsede havnearbejdet, og i den siden da forløbne tid har pæleormene fortsat deres ødelæggelsesværk. Ligeledes er betonen mange steder stærkt medtaget. Fylden er flere steder faldet ud af molens midterrum, og flere af de „piller“ eller de lodrette elementer - svarende til kisterummene -- hvoraf sidemurene efterhånden består, er forsvundne.

Det var herefter umuligt at fortsætte arbejdet efter det oprindelige projekt, og der blev derfor som foran side 11 omtalt bevilget ca. 5 millioner kroner til en reparation og forstærkning af den mest medtagne del af molen, hvilket arbejde udføres ved, at der på hver side af molen i en lille afstand fra denne rammes en jernspunsvæg af et svært Larssenprofil, og disse to vægge forankres imod hinanden ved profiljernsankre, der også fastgøres til molens overbygning. Indenfor disse indfatninger udstøbes dernæst beton, ligesom molekronen forsynes med et betondæk samt med en bølgeskærm ud imod havsiden.

Ødelæggelserne i molen skrider imidlertid stadig fremad, og det vil i løbet af kort tid blive nødvendigt også at sikre andre dele af molen end de oprindelig forudsatte.

Til klarlæggelse af de tekniske forhold i forbindelse med spørgsmålet om Hanstholmhavens anlæg og for at kunne bedømme de omkostninger, som udførelsen og driften af et sådant anlæg vil medføre, har udvalget foretaget de i det følgende omtalte undersøgelser og beregninger.

b. Vindforhold.

I Meteorologisk Instituts publikation „Danmarks Klima“ er redegjort for vindforholdene ved Hanstholm i tidsrummet 1876—1925.

For tiden efter 1925 forelå ikke bearbejdelser af vindobservationerne fra Hanstholm, men udvalget har lånt det pågældende materiale i Meteorologisk Institut og ladet foretage en bearbejdelse for tidsrummet 1926—1945, dog med en afbrydelse fra 1. februar 1943 til 31. maj 1945, i hvilken periode der ingen observationer blev foretaget, fordi Hanstholm fyr var evakueret under den sidste del af krigen. Som kompensation er i stedet medtaget tidsrummet 1. februar 1946—31. maj 1948. De således konstaterede vindforhold er anskueliggjort på figurene.

På fig. 1 er vindhyppighederne (H) for de 8 kompasretninger afsat i de respektive retninger, og vindstyrkerne (S) i Beaufort grader er afsat vinkelret på retningen. Dette er foretaget for hver af de to perioder for sig.

Endvidere er på fig. 2 optegnet diagrammer til anskueliggørelse af vindenergien, idet størrelsen $\Sigma H \cdot S^2$ er afsat for de 8 retninger, såvel for den første som for den anden periode. Ved diagrammet fremkommer en ret betydelig resultant fra vest svarende til en gennemsnitsvindstyrke på henholdsvis 1,76 og 1,54 Beaufort for hele året. For at kunne bedømme de stærkeste vindes relative indflydelse er tillige tegnet diagrammet for vindstyrkerne 8—12.

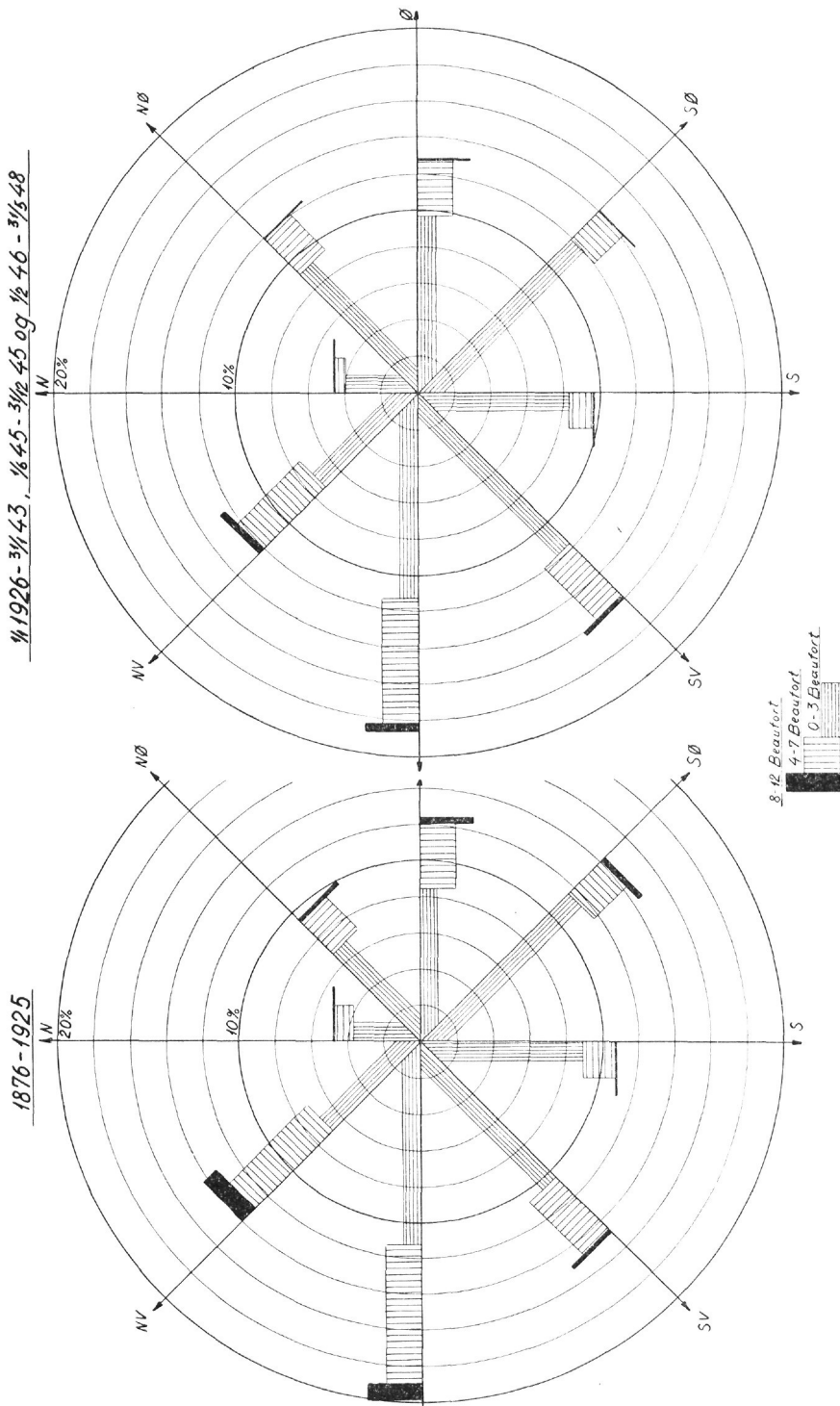
På fig. 3 er vindforholdene søgt anskueliggjort ved optegning af diagrammer, hvor vindenergien er afsat ud ad de respektive kompasretninger. Også af disse diagrammer ses det tydeligt, at de vestlige vinde har stor overvægt.

At de stærkeste og hyppigste vinde på Jyllands vestkyst kommer fra vest er i øvrigt velkendt og har blandt andet givet sig til kende under udførelsen af arbejderne ved Hanstholm, ved at antallet af årlige arbejdsdage har været ret ringe (jfr. nedenfor afsnit f). Det er udvalgets opfattelse, at Jyllands vestkyst på grund af de hyppige og stærke pålandsvinde er en af verdens mest udsatte kyster.

c. Isforhold.

I Meteorologisk Instituts publikation: Om isforholdene i danske farvande, årene 1861—1906, oplyses, at drivisen fra Kattegat normalt går ud langs den norske kyst. Med meget is i Kattegat kan isen i sjældne tilfælde fra Skagen føres vestpå langs den danske

Vindforholdene ved Hanstholm



kyst. I 1893 lå der fra 23. januar—26. januar kvaderis fra Skagen og helt vest på til Hanstholm.

Ny-is dannes ikke ved Hanstholm.

Ishindringer ved Hanstholm må herefter anses for praktisk talt aldrig forekommende, hvilket også giver sig udtryk i det til samme publikation hørende oversigtskort, hvor den såkaldte „islægskonstant“*) er nul fra Skagens Gren og vestover, 6 ved Skagen havD, 19 ved Frederikshavn, 20 ved Thyborøn og indtil 70 inde i Limfjorden. Til sammenligning skal anføres, at islægskonstanten ved Helsingør opgives til 30.

d. Materialvandringsforhold.

Det er almindelig kendt, at materialvandringen på Jyllands vestkyst har et nulpunkt umiddelbart nord for Agger, således at strandmaterialet vandrer mod syd og nord fra dette punkt helt til Blåvand og til Skagen. Det vil sige, at materialet også føres forbi pynterne ved Hanstholm og Hirtshals.

I den betænkning, der er afgivet af den af ministeriet for offentlige arbejder den 25. juni 1914 nedsatte kommission vedrørende anlæg af fiskerihavne m. m. på Jyllands vestkyst, er der regnet med, at pynterne er sandfri eller i det væsentligste sandfri, idet den pågældende kommission støttede sig til en af den italienske ingeniør Cornaglia fremsat teori om pynters sandfrihed, samt om tilstedeværelsen af „neutrale linier“, udenfor hvilke strandmaterialet blev ført i dybet, således at det ikke blev til gêne for en havnemunding, såfremt molerne var ført ud til den yderste „neutrale linie“ (jfr. kommissionens betænkning side 44—61).

Det er nærværende udvalgs opfattelse, at denne teori har vist sig at være forfejlet. Der er vel større chance for, at en pynt er et materialvandringsnulpunkt, fra hvilket sandet føres bort til begge sider og derfor ikke bliver til gene, end der er for, at der findes et sådant nulpunkt på en lige kyst; men ikke alle pynter er materialvandringsnulpunkter, og som allerede nævnt ovenfor er pynterne ved Hirtshals og Hanstholm ikke nulpunkter, idet kystmaterialet skal forbi begge disse pynter, hvilket medfører tilsandinger, såfremt der bygges moler ud i havet.

Om materialvandringsforholdene på den pågældende kyst skal nærmere anføres følgende:

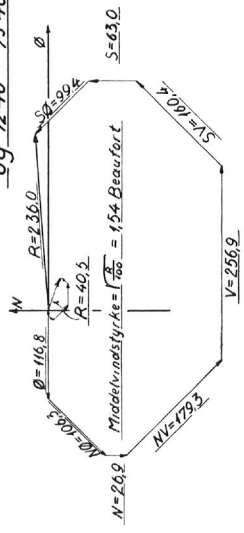
Det er nu almindelig anerkendt, at materialvandringen på havkyster uden ebbe og flod i det væsentligste forårsages af bølgerne og derfor kan bedømmes ud fra kendskabet til vindforholdene, idet det er vinden, der fremkalder bølgerne. En metode til bedømmelse af materialvandringen på dette grundlag er udarbejdet af danske ingeniører, og den har i tidens løb vundet anerkendelse i udlandet. Fremgangsmåden blev første gang foreslået i 1909 af professor Palle Bruun i hans konkurrenceforelæsning på Den polytekniske Lærestanstalt.

Efter denne metode bestemmes materialvandringsretningen og intensiteten ved konstruktion af diagrammer —• materialvandringsdiagrammer — sammensat af vektorerne $t = k \cdot H \cdot S^2 \cdot \sqrt{f}$ for hver af vindretningerne fra søsiden. I denne formel har H og S samme betydning som ovenfor i afsnit b, medens f er afstanden til land i den pågældende retning —• „det frie stræk“ — og k en faktor.

På fig. 4 og 5 er Hanstholm og Hirtshals havnes beliggenhed vist i forhold til de

*) Gennemsnit af antal dage med is for de 6 isvintre 1906—07, 1908—09, 1911—12, 1916—17, 1921—22 og 1923—24.

1/1926 - 3/1/43, 1/8 45 - 3/1/2 45
og 1/2 46 - 3/1/2 48



Vektordiagram for H.S.2 og H.S.12-18

1876-1925

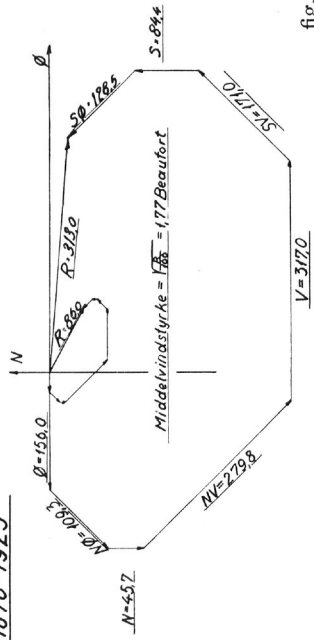
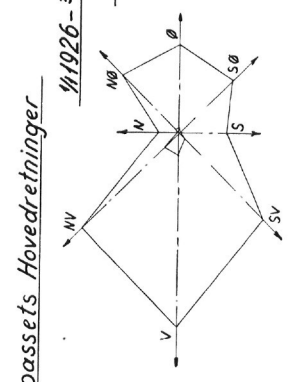


fig. 2.

1/1926 - 3/1/43, 1/8 45 - 3/1/2 45
og 1/2 46 - 3/1/2 48



1876-1925

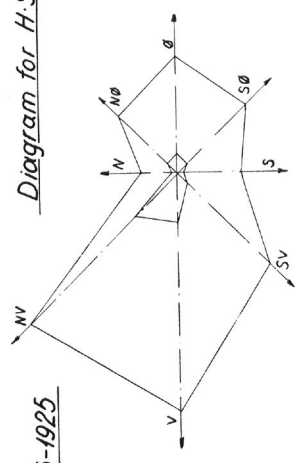
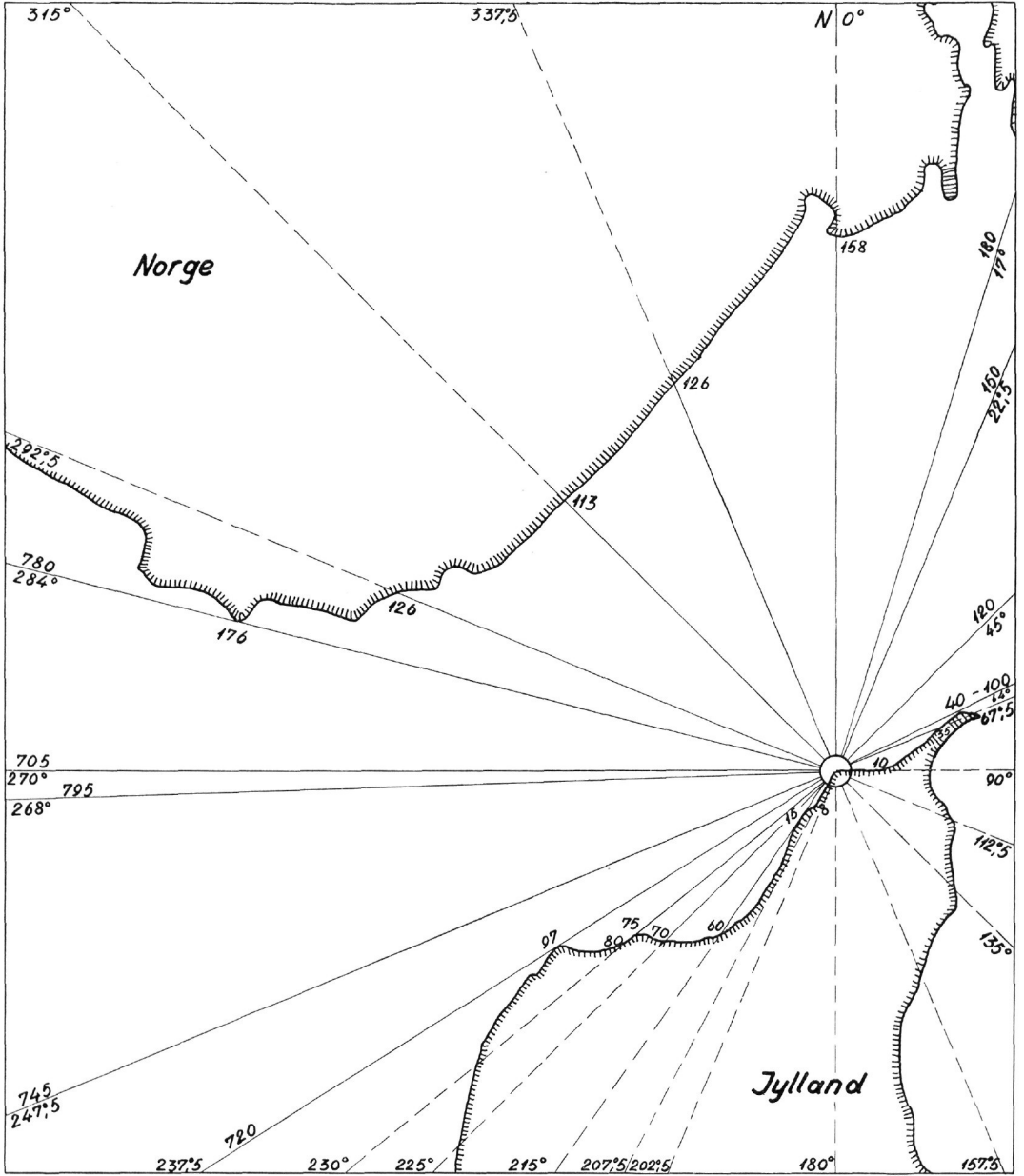


fig. 3.



Frie stræk ved Hirtshals

Ubenaævnte tal er km

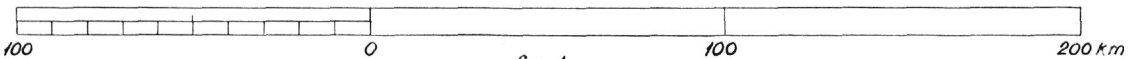
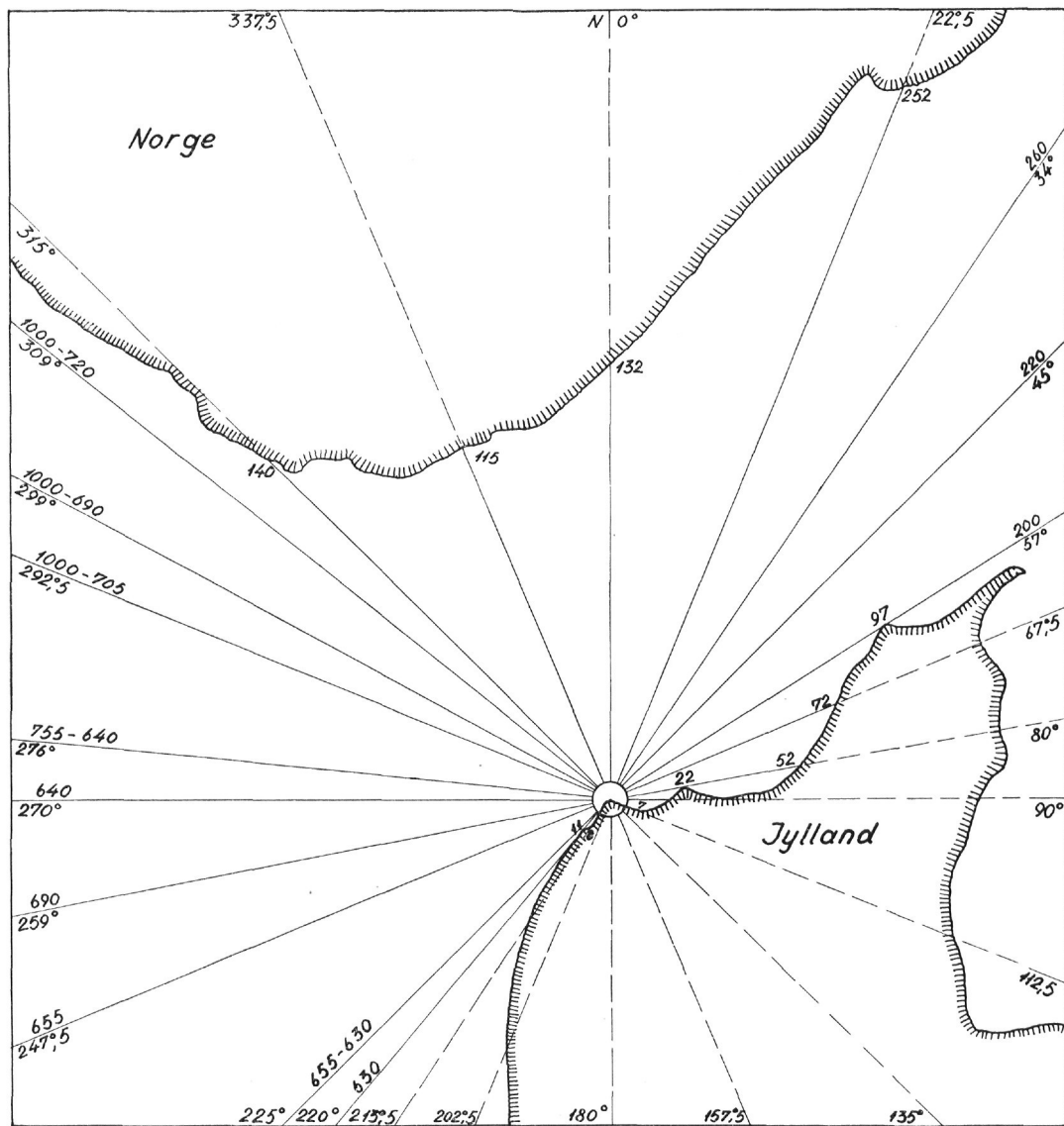


fig. 4.



Frie stræk ved Hanstholm

Ubenævnte taler km

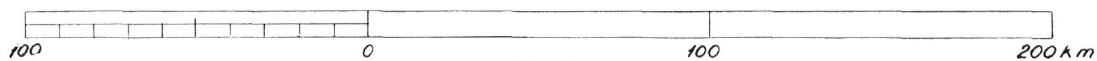


fig. 5.

omgivende have, idet der er angivet afstanden til land i km i forskellige retninger, d. v. s. „de frie stræk“, og dernæst er på fig. 6 og 7 tegnet de ovenfor omtalte materialvandringsdiagrammer, såvel for Hanstholm som for Hirtshals.

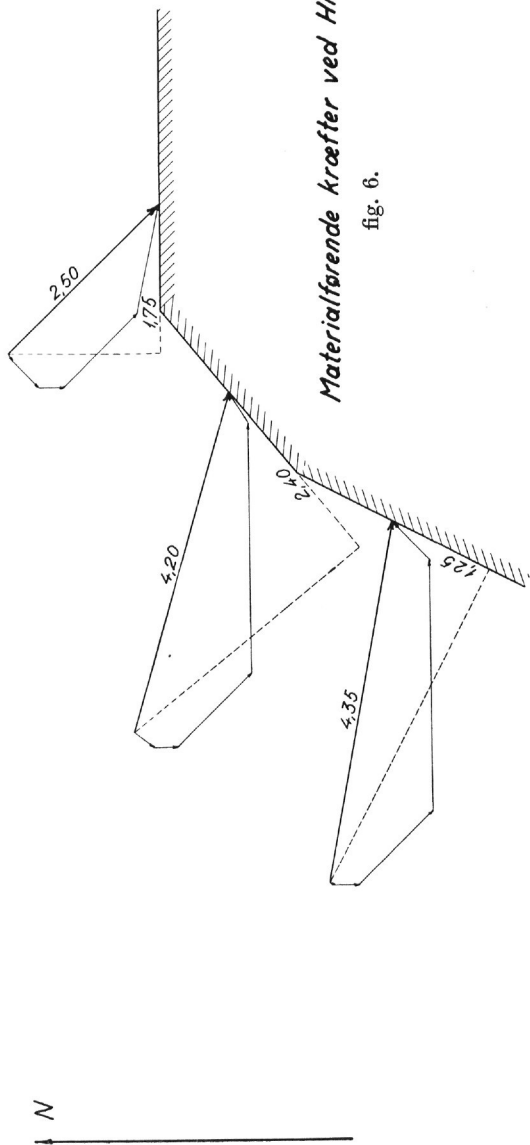
Ved beregningen er benyttet de i „Danmarks Klima“ angivne vindstyrker og vindhyppigheder. Ved begge havne er tegnet 3 diagrammer, idet kysten på begge steder danner to knæk med et mellemliggende lige stykke. Det fremgår af materialvandringsresultanternes retning, at materialet som ovenfor anført føres forbi begge disse knæk, der således ophører med at være sandfri, når der opføres bygværker, der standser materialets passage. Det ses endvidere af de to diagrammer, at der må formodes at være en betydelig lighed imellem materialvandringsforholdene ved Hirtshals og Hanstholm.

Erfaringen har vist, at pynten ved Hirtshals ikke er sandfri, og dette forhold belyses ved fig. 8—9, der viser dybdeforholdene ved Hirtshals henholdsvis i 1917 før havnen blev bygget og den 1. november 1950. Ved en sammenligning ses det, at der er sket en overordentlig stor udrykning af dybdekurverne, således at vanddybden er blevet meget væsentligt forringet, såvel vest som øst for havneindsejlingen. Det er ganske i overensstemmelse med, hvad man måtte vente i henhold til det ovenfor udviklede, at der er fremkommet en tilsanding vest for havnen, d. v. s. på den side, hvorfra kystmaterialet kommer. Det er derimod sædvanligt, at der på læsiden af en havn kommer en tilbagerykning af kysten og en forøgelse af vanddybderne. Kystlinien øst for Hirtshals havn er da også ganske rigtigt rykket tilbage; men i nogen afstand fra kystlinien er der som nævnt fremkommet betydelige opgrundinger, formentlig fordi der i læ af havnen opstår strømhvirvler, som følge af hvilke de af vandet medførte stoffer bundfældes. Dette er et fænomen, der ikke er almindeligt ved havne på sandvandringskyster ved indre danske farvande (f. eks. optræder det ikke ved Skagen og Gilleleje); men det er ikke ukendt ved udenlandske havne. Formentlig har Hirtshals havns beliggenhed på en pynt indvirkning på den omtalte tilsanding øst for den (d. v. s. i læ af havnen).

Udvalget må fremhæve, at det anser tilsandingsforholdene ved Hirtshals havn for at være yderst alvorlige, idet der på begge sider af indsejlingen nu findes grunde partier, hvorfra sandet under en storm i store mængder kan føres ned i sejlrenden. Det må på grund af stedets udsatte beliggenhed, der i lange perioder hindrer arbejde med sandpumper, forventes i fremtiden at ville blive forbundet med store vanskeligheder og meget betydelige udgifter at vedligeholde en rende ind til Hirtshals havn, og man kan ikke se bort fra den mulighed, at den stadig forøgede tilsanding kan gøre det umuligt at vedligeholde en rende ind til havnen med en blot nogenlunde tilfredsstillende vanddybde.

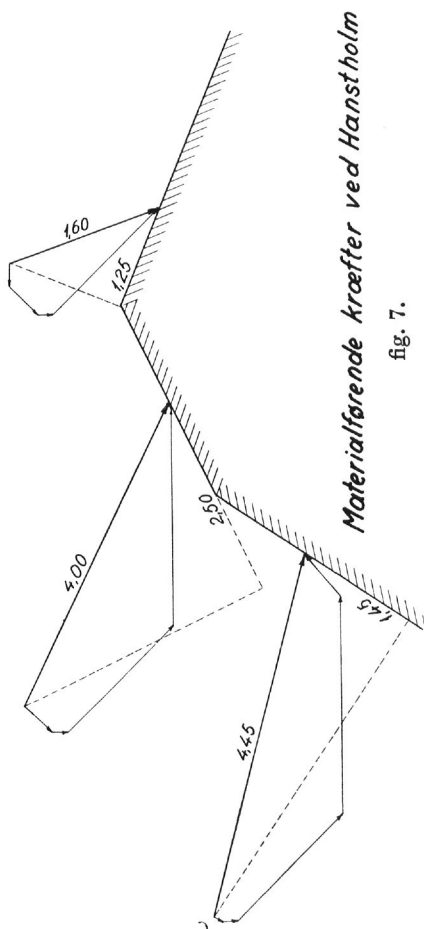
For Hanstholm havns vedkommende har udvalget ladet optegne to planer fig. 10 og 11 visende vanddybderne henholdsvis i 1918 og 1948, indenfor hvilken periode vestmolen er bygget. Det ses ved sammenligning af de to figurer, at der efter bygningen af molen har fundet betydelige tilsandinger sted helt ud til 15 m kurven, d. v. s. langt uden for den projekterede havnemunding.

Medens tilsandingen øst for molen ret nøje svarer til den tilsanding, der er sket ved Hirtshals, var det bemærkelsesværdigt, at der endnu så sent som i 1948 ikke var sket nogen væsentlig tilsanding vest for Hanstholm havn, til trods for at man her som ovenfor udviklet måtte vente den første tilsanding, fordi materialvandringen foregår sydfra. Udvalget skønnede, at den forholdsvis ringe tilsanding vest for havnen havde sin årsag i, at Hanstholmmolen endnu ikke var opført i sin fulde højde og hidtil ikke havde været landfast, således at sandet har kunnet føres dels over dels indenom molen og afleje sig i læ af denne.



Materialførende kræfter ved Hirtshals

fig. 6.



Materialførende kræfter ved Hanstholm

fig. 7.

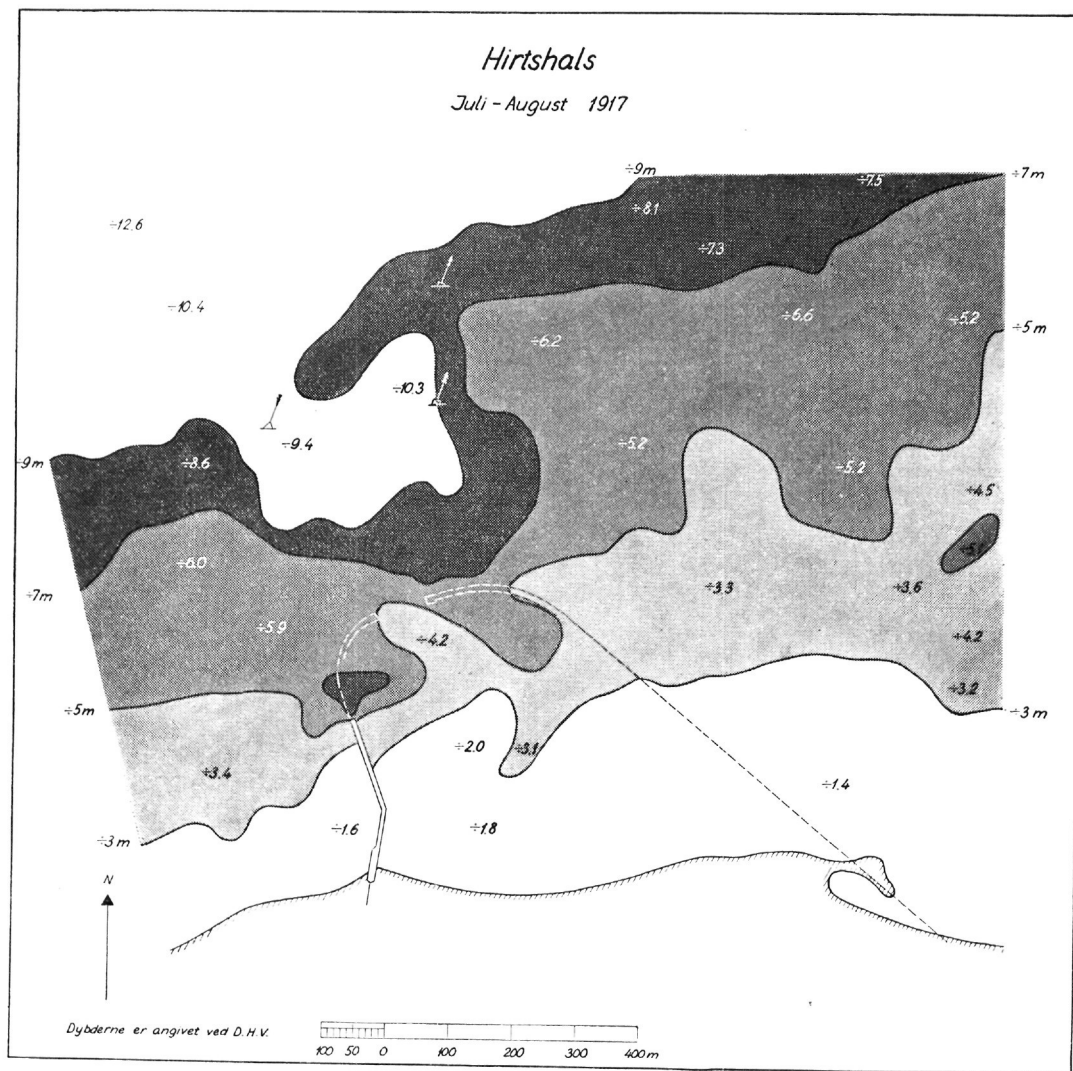


fig. 8.

Udvalgets skøn har senere vist sig at være rigtigt. I efteråret 1950 blev nemlig åbningen mellem molen og land lukket, og ved en derefter — efter aftale mellem vandbygningsvæsenet og udvalget — i juli 1951 foretagne opmåling af dybderne blev det konstateret, at der i denne korte periode allerede var sket en så betydelig tilsanding på molens yderside, at udvalgets flertal er overbevist om, at der bør regnes med, at tilsandingen ved Hanstholm vil udvikles i lighed med den nu stedfindende tilsanding ved Hirtshals.

Resultatet af de i juli 1951 foretagne opmålinger er vist på fig. 12. Ved sammenligning mellem fig. 11 og 12 ses det således, at kystlinien vest for havnen er rykket ca. 55 m udad, og at 3 m kurven er rykket ca. 50 m ud. 6 m kurven ligger omtrent på samme sted som i 1948; men 9 m kurven er begyndt at skyde en tunge udad på det sted, hvor molen begynder at krumme, idet samtidig det dybe hul ud for krumningen er ved at udfyldes. Øst for molen er ændringerne ikke væsentlige, om end der er en tendens til yderligere tilsanding. Endelig bemærkes det, at dybderne i større afstand fra land d. v. s. udenfor molens yderende er aftaget yderligere siden 1948.

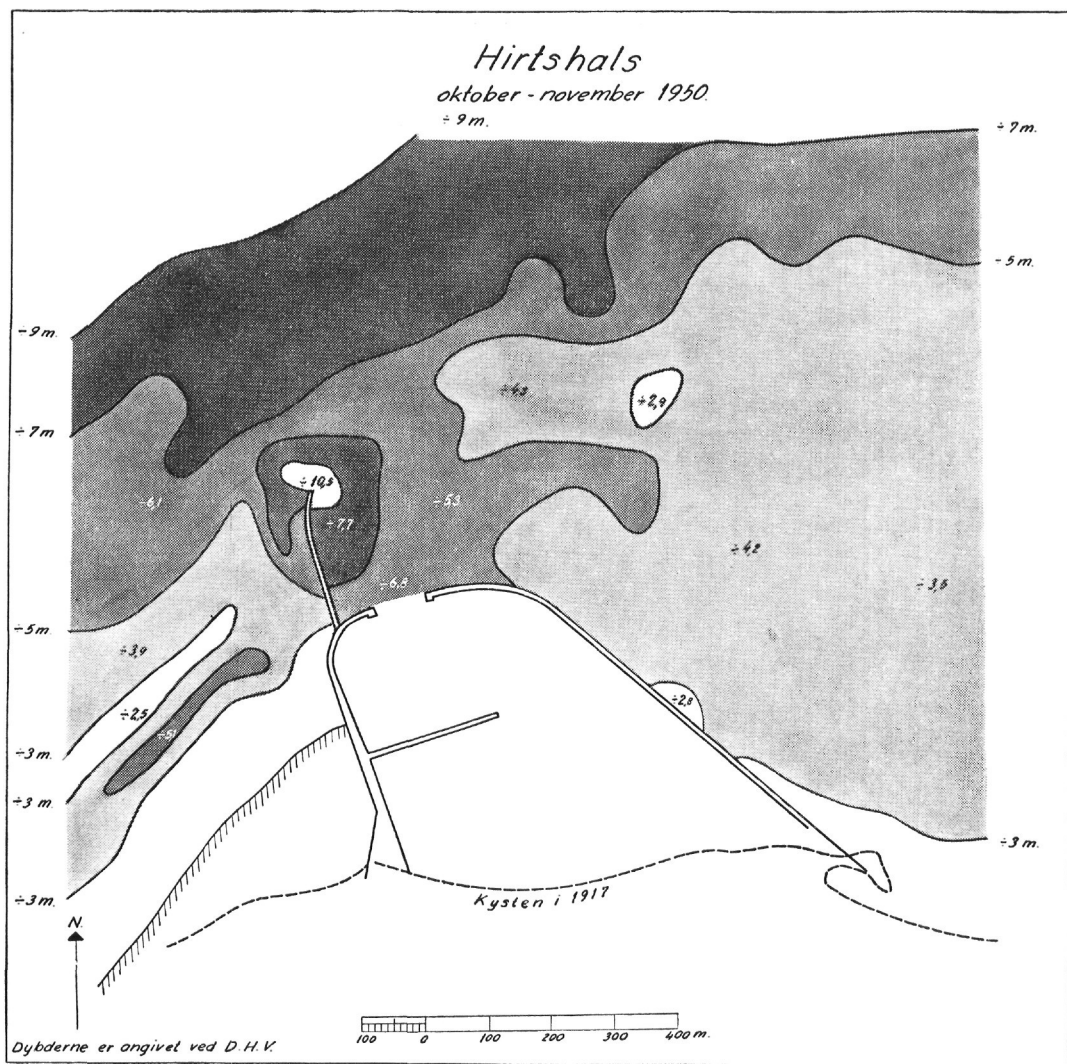


fig. 9.

På fig. 13 har udvalget ladet optegne en plan af Hanstholm havn, på hvilken der med kurver er vist forandringer i bundens højde i tidsrummet mellem opmålingerne i 1918 og 1951. Det fremgår også af denne plan, at der er sket meget betydelige aflejringer af sand omkring den udførte vestre ydermole særligt i læ af denne. Ved den fremtidige havnemunding er vanddybden aftaget fra 10 m til 7 m, og der er aflejringer på indtil 6 m tykkelse. Tykkelsen af bortskæringerne er noget mindre. I alt er der på det på figuren angivne område aflejret ca. 2 100 000 m³ og bortskåret ca. 100 000 m³, d. v. s. en tilvækst på 2 mill. m³.

Idet udvalget støtter sig på de ovenfor omtalte teoretiske overvejelser og de på stedet allerede høstede erfaringer, samt holder sig for øje den lighed, der er mellem materialvandringsforholdene ved Hanstholm og Hirtshals, må udvalget udtale som sin overbevisning, at det vil blive meget vanskeligt og bekosteligt at vedligeholde tilfredsstillende vanddybder ved indsejlingen til en eventuel Hanstholm havn. Selvom forhold af denne art er meget vanskelige at bedømme på forhånd, vil udvalget dog skønne, at der vil fremkomme tilsandinger ved Hanstholm havn lige så alvorlige som de, der har fundet sted

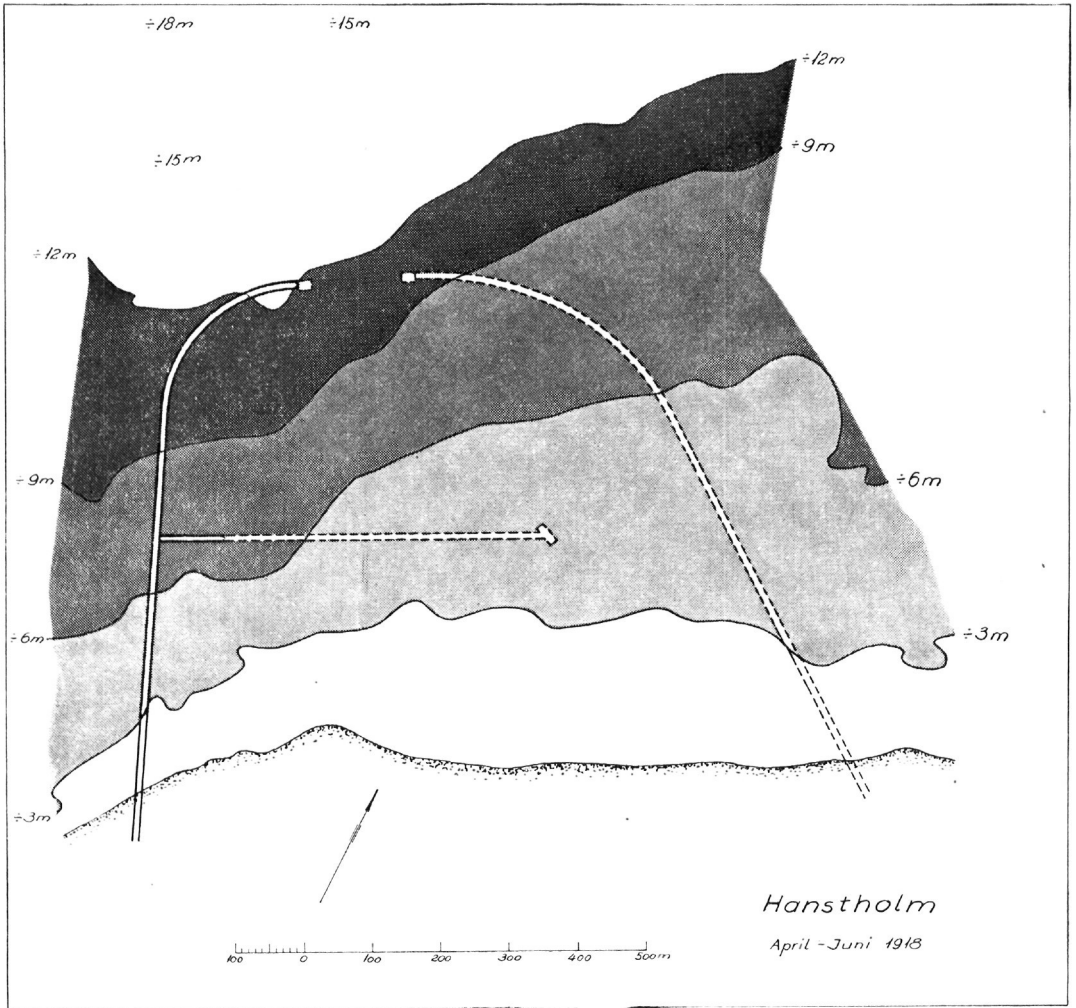


fig. 10.

ved Hirtshals havn, og at det, som ovenfor er sagt om Hirtshals havn, også vil gælde for en havn ved Hansthalm, nemlig at man ikke kan se bort fra den mulighed, at en stadig forøget tilsanding kan gøre det umuligt at vedligeholde en rende ind til havnen med en blot nogenlunde tilfredsstillende vanddybde. En sådan tilsanding kan derfor komme til at indebære de største vanskeligheder for havnens opretholdelse på samme måde, som tilsandingen ved Hirtshals i dag gør det for opretholdelse af Hirtshals havn.

e. Havnens grundplan.

I vestkysthavnekommissionens betænkning, på grundlag af hvilken lov nr. 182 af 31. marts 1917 er givet, er vist en grundplan af Hansthalm havn. På denne plan er havnen angivet at skulle bestå af to mod hinanden konvergerende ydermoler med en ca. 130 m bred indsejling samt en tværmole udgående fra den vestre ydermole, således at der fremkommer en indsejling til inderhavnen i havnens østlige del, medens de indre havne værker kommer til at ligge i inderhavnen vestlige del. Grundplanen er i hovedsagen meget lig

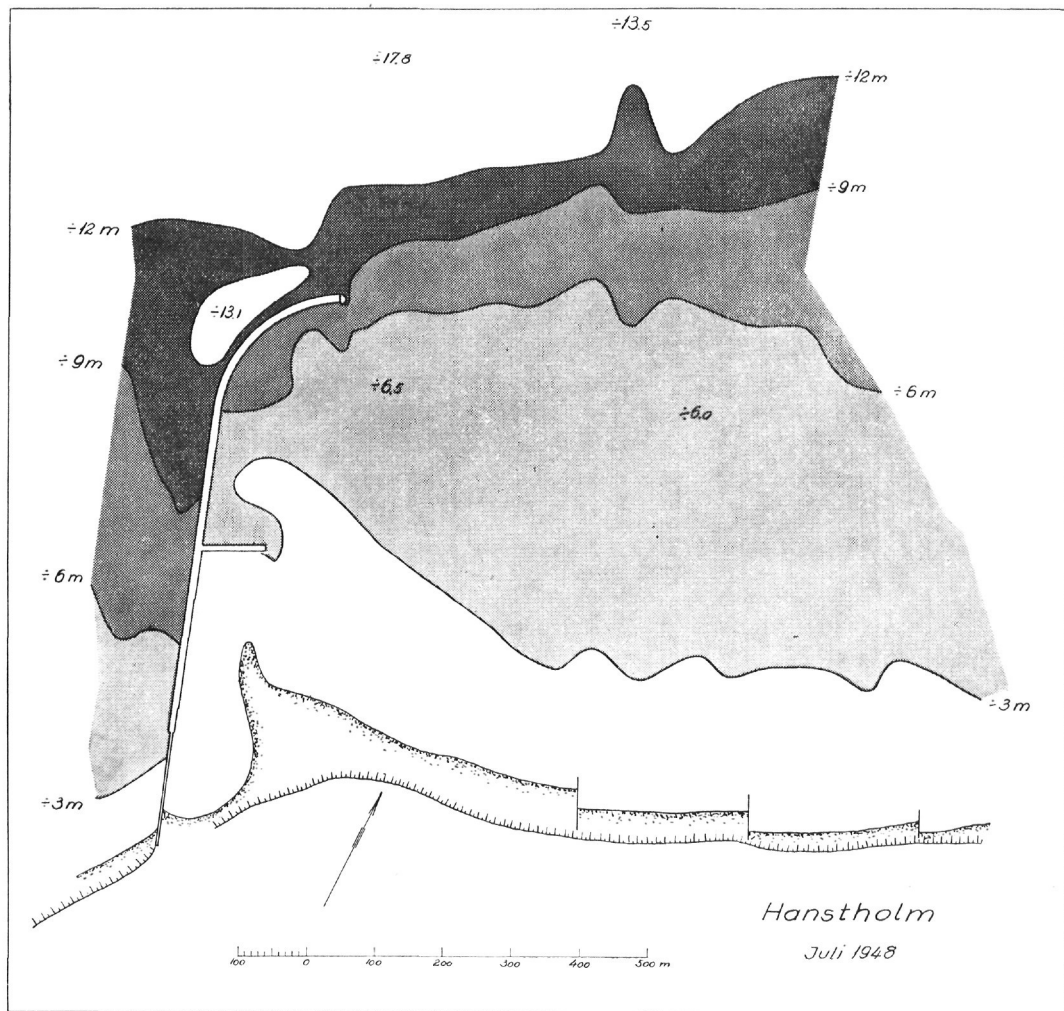


fig. 11.

grundplanen for Hirtshals havn. Vandbygningsvæsenet har i 1941 overfor ministeriet for offentlige arbejder foreslået en noget anden anordning af havnens indre del. Indsejlingen til inderhavnen flyttes til havnens vestre side, idet man derved mener at kunne skabe bedre besejlingsforhold og større ro i inderhavnen end ved det oprindelige projekt, ligesom havnens for sø meget udsatte vestmole herved ikke medtages som anlægsplads for skibe. Forslaget er vist i grundplan på fig. 14, hvor de anlæg, der hører til den i det nedenstående overslag som 1. udbygning betegnede, er angivet ved kraftige linier, medens 2. udbygning er angivet ved tyndere linier.

Udvalget er af den opfattelse, at den af vandbygningsvæsenet foreslåede plan af havnen er bedre end den i kommissionsbetænkningen angivne. De større fartøjer, der har vanskeligt ved at ændre kurs, kan sejle direkte ind i inderhavnen uden at skulle dreje til bagbord (skrueskibe, der slår bak, har tendens til at dreje styrbord). Bølgerne, der kommer ind gennem havnemundingen under de fremherskende vestlige vinde, rammer ikke indsejlingen til inderhavnen, før de er svækket ved at skifte retning, medens bølgerne ved vestkysthavnekommissionens forslag under vestlige vinde direkte ville ramme inder-

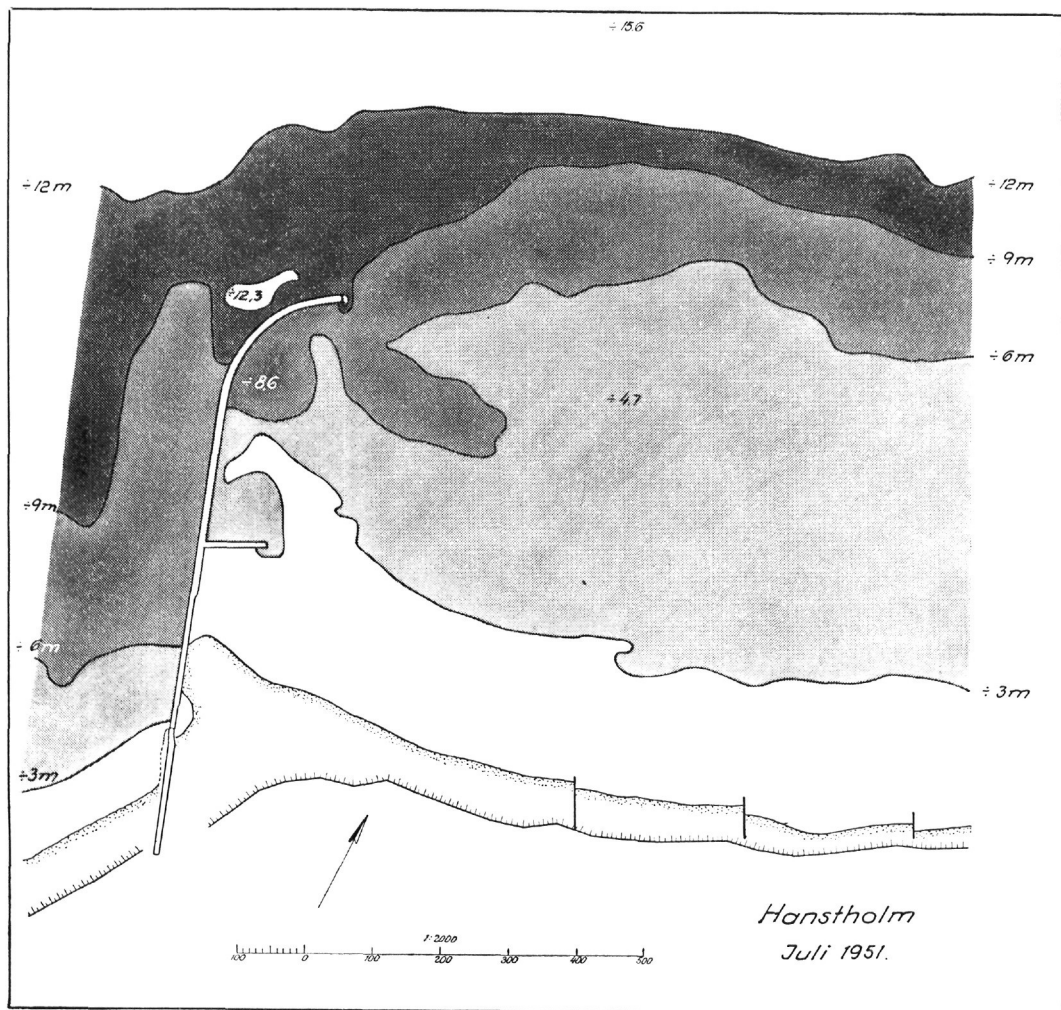


fig. 12.

havnens munding. Endelig auser udvalget det for heldigt, at vestmolen, der er udsat for at blive overskyldet af bølger, ikke benyttes som anlægspads.

Udvalget har overvejet at skabe en mere dækket yderhavn ved at lade den vestlige ydermole springe frem foran den østlige, men dette er opgivet af besejlingsmæssige grunde og tillige af hensyn til materialvandringen, der gør det ønskeligt, at ydermolerne har et så jævnt forløb i forhold til hinanden som muligt. Endvidere ville en sådan ændring kunne medføre en uheldig tilbagekastning af bølgerne i forhavnen under østlige vinde.

Som nævnt anser udvalget den omhandlede kyst for meget udsat, og man må som følge heraf på forhånd befrygte, at der vil blive betydelig uro i havnen ved Hanstholm. Erfaringerne fra Hirtshals går ud på, at denne havn i den første tid lod meget tilbage at ønske i henseende til ro. Forholdene er nu bedre, hvilket skyldes, dels at indermolen er blevet forlænget, dels at den senere byggede dækmole beskytter mod sø fra vest, og endelig kan der formentlig heller ikke ses bort fra, at de stedfundne tilsandinger giver noget læ for havnemundingen. Hanstholm havn ligger som allerede ovenfor berørt mere udsat end Hirtshals og må derfor nødvendigvis have større mundingsvidde end Hirtshals

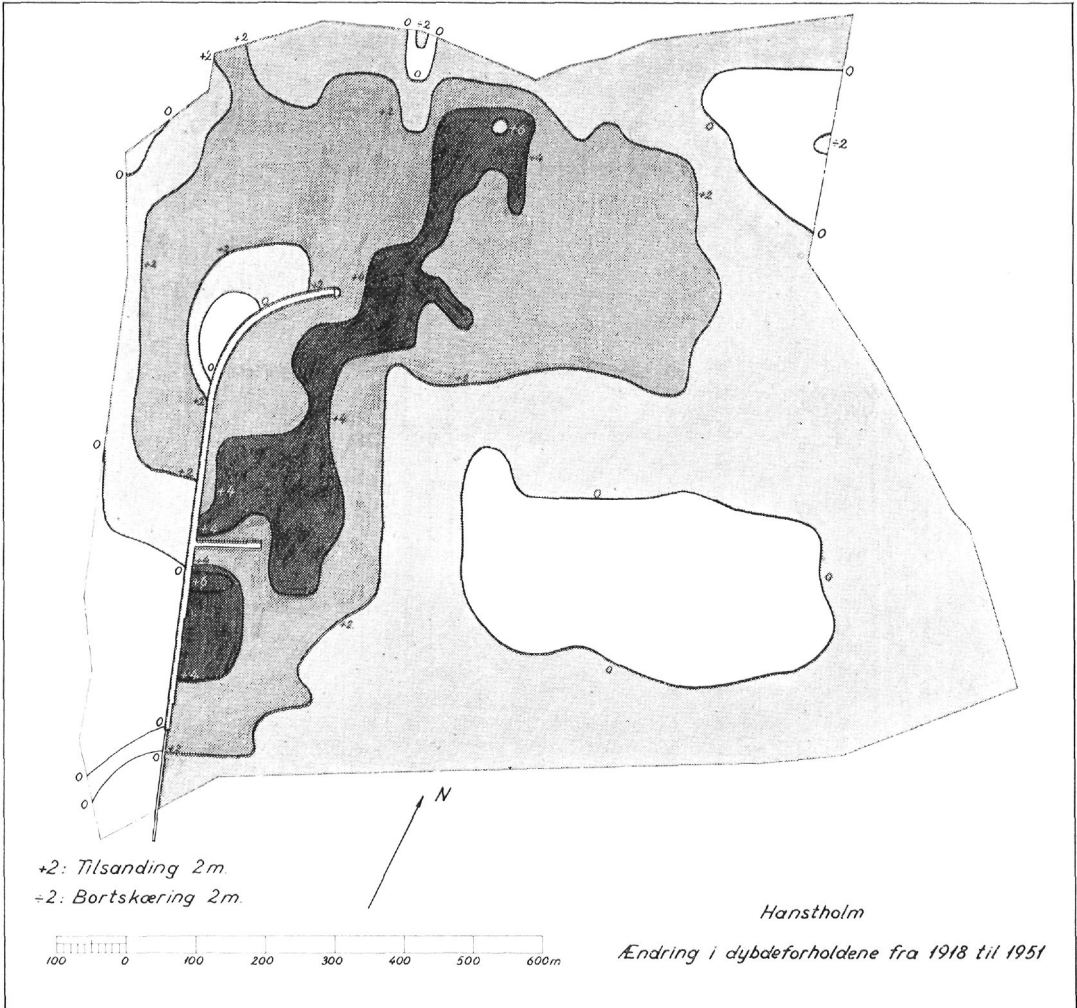


fig. 13.

havn, hvilket forøger uroen i havnen. Uroen ville kunne dæmpes ved bygning af en dæk-mole i lighed med den ved Hirtshals havn udførte, men en sådan mole ville ved Hanstholm komme ud på så store vanddybder, at udførelsen af den ville medføre overordentligt store udgifter.

Det må derfor forventes, at der vil blive meget uroligt i forhavnen til Hanstholm havn, og at roen i det vestlige bassin ikke under alle forhold vil blive tilfredsstillende. Efter den af vandbygningsvæsenet angivne ændrede grundplan af havnen er dette bassin imidlertid beregnet for større skibe, der bedre tåler uroen, medens fiskerfartøjer får plads i de indre bassiner, hvor roen vil være bedre.

Med hensyn til udarbejdelse af en plan for havnens bassiner og pierer samt for det til havnen hørende landareal med gader m. v. ønsker udvalget at udtale, at det ikke er nødvendigt for at anslå udgifterne ved havneanlægget ved Hanstholm på nuværende tidspunkt i detaljer at fastslå havnens indretning, idet den altovervejende del af udgiften ved havnen vedrører molerne, der er lige dyre, hvad enten havnen indrettes på den ene eller den anden måde, og udvalget finder, at det derfor vil være heldigst, om spørgsmålet

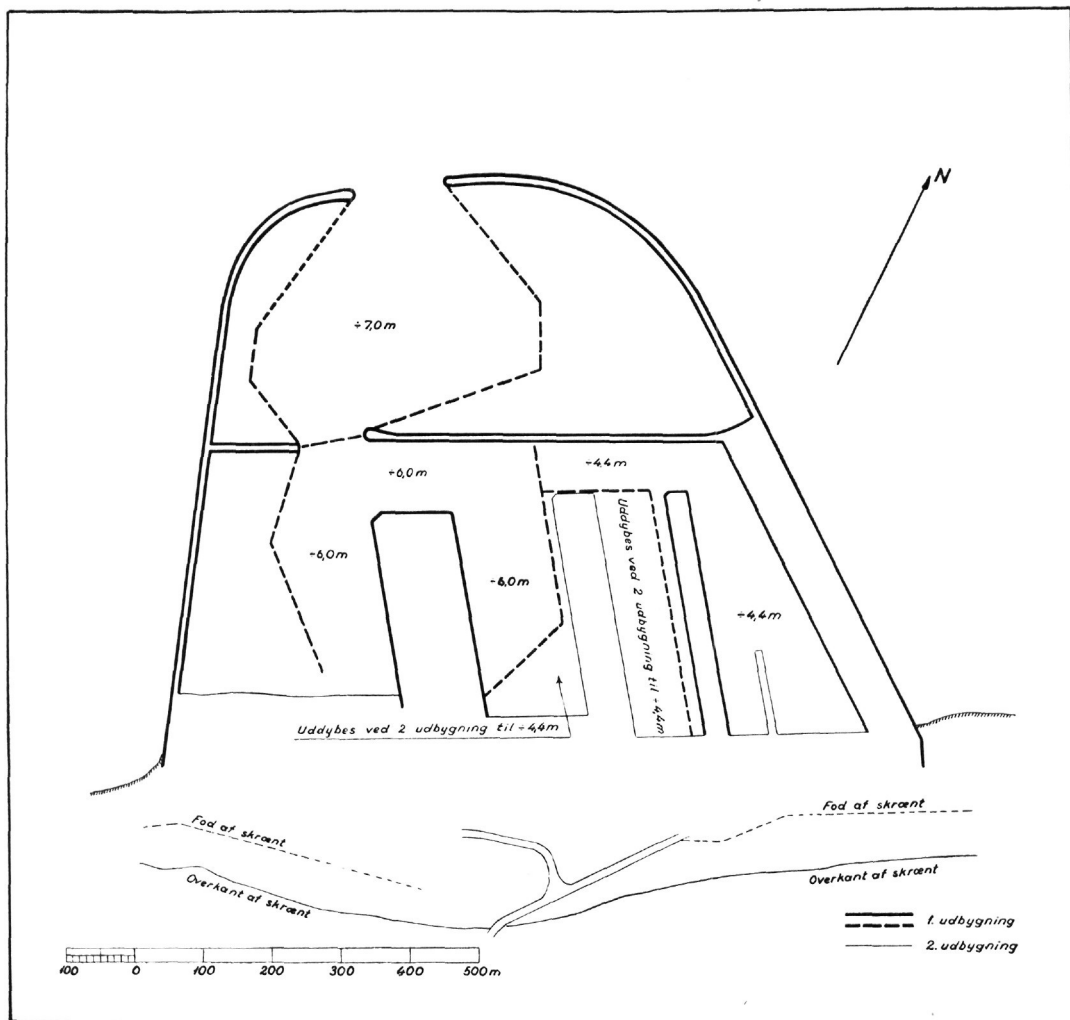


fig. 14.

om havnens indretning ikke i detaljer udarbejdes af udvalget og derefter eventuelt fastlægges ved lov, men at man først ved den endelige projektering efter de fornødne forhandlinger med de interesserede parter bør fastlægge havnens indretning, bl. a. for så vidt angår det til almindelige fiskerfartøjer bestemte vandareals opdeling i bassiner.

For fuldstændigheds skyld skal det oplyses, at udvalget har overvejet muligheden af at fuldføre havnen med en noget mindre størrelse end den i betænkningen fra 1916 forudsatte. En sådan ændring kunne tænkes foretaget ved at udføre den østre mole med noget mindre længde end oprindeligt forudsat, således at den blev drejet ind imod den vestre mole overfor en omtrent midtvejs mellem den vestre moles molehoved og tværmolen udført molearm. Herved ville der fremkomme et havneanlæg af lignende størrelse og form som Hirtshals havn, idet den yderste del af vestmolen — uden for den nævnte molearm — ville komme til at fungere som dækmole for havnemundingen og som sandfanger.

Da imidlertid tilsandingsfaren ved en lille havn på Jyllands vestkyst er endnu større end ved en stor, og da roen i en lille havn også vil blive dårligere, må udvalget stærkt

fraråde, at havnens dimensioner formindskes. Der kan herved endnu engang henvises til de store vanskeligheder, der er ved bevarelsen af besejlingsdybden ved Hirtshals.

I det nedenfor behandlede overslag er udgifterne beregnet på grundlag af vandbygningsvæsenets projekt af 1941, og der er medtaget et skønsmæssigt beløb til veje og gader samt til havneadministrationsbygning, auktionshal, toiletbygninger, kantiner, m. v., Hertil kommer udgifter til opførelse af bygninger for toldvæsenet m. v., hvilken post ikke er medtaget i overslaget.

l. Havneværkernes konstruktion.

I henhold til vestkysthavnekommissionens betænkning er der ved den allerede udførte vestmole ved Hanstholm anvendt en konstruktion funderet på tømmerkister. Denne konstruktion har, som det vil fremgå af det i afsnit *a* anførte, ikke vist sig hensigtsmæssig, hvilket var øjensynligt ved udvalgets besøg ved Hanstholm i 1948, og senere er ødelæggelserne skredet yderligere frem. Til trods for, at der ved konstruktionens udformning er anvendt sikringsforanstaltninger, der efter udvalgets skøn var de bedst mulige, er det ikke lykkedes at hindre pæleormene i at trænge ind i det indre af molen, og dette har medført, at pæleormene har fortæret molens tømmerkonstruktioner, således at ralfylden er faldet ud af kisterne, og man nu på mange steder kun har fra hinanden adskilte „betonsøjler“ tilbage af molen. Disse betonsøjler er meget lidt stabile overfor søens angreb, og adskillige af dem er, som det allerede er omtalt i afsnit *a*, væltede, således at molens tilstand på flere steder er yderst dårlig. Endvidere er arbejdsstedet som ovenfor nævnt udsat for havets angreb. Det er oplyst af civilingeniør G. Lunde, der har ledet havnearbejdet ved Hanstholm, fra det blev påbegyndt i midten af 1920'erne og indtil 1949, at der gennemsnitlig kun har kunnet arbejdes ca. 80 dage om året af det egentlige molarbejdshold, d. v. s. ved anbringelse af tømmerkister, ved fyldning og udstøbning af disse og ved udførelse af overstøbning. Udvalget mener derfor, at man ved den eventuelle udførelse af Hanstholm havn bør undgå tømmerkonstruktioner, og man mener tillige, at molen bør udføres af elementer, der anbringes med kran, der kører på den færdige del af molen, og ikke af svømmende elementer, selv om disse fremstilles af et materiale, der ikke kan angribes af pæleorm.

Havneværkerne vil i overensstemmelse hermed kunne udføres således som foreslået af vandbygningsvæsenet i 1941, men udvalget mener, at det bør ligge udenfor dets opgave nærmere at fastslå, hvorledes konstruktionerne bør udføres, idet dette bør afgøres på grundlag af indgående undersøgelser og overvejelser umiddelbart forud for havnens projektering og under hensyntagen til den foreliggende situation, såvel med hensyn til materialeforhold som til den tekniske udvikling.

g. Overslag over anlægsudgifterne.

Udvalget har gennemgået de af vandbygningsvæsenet udarbejdede overslag. Det sidste af disse er udfærdiget den 1. oktober 1947 og lyder på 66 mill. kr. til havnens første udbygning og 6 mill. kr. til anden udbygning, d. v. s. i alt 72 mill. kr. Udvalget har på grundlag af prisniveauet den 1. oktober 1950 anslået første udbygning til 77 mill. kr. og anden udbygning til 8 mill. kr., d. v. s. ialt 85 mill. kr. Forskellen mellem vandbygningsvæsenets og udvalgets overslag skyldes dels prisstigning i den mellem de to overslags udarbejdelse forløbne tid, dels at udvalget i modsætning til vandbygningsvæsenet har medtaget udgiften til bygninger (overslagets post 9) og endelig har udvalget ment, at der under hensyn til stedets meget udsatte beliggenhed bør medtages et beløb til imødegåelse af risiko ved skader under udførelsen af molerne.

De af udvalget anslåede udgifter fordeler sig således:

| | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-----|------------------------|
| 1. Østmole, østre kajindfatning og østre tværmole | 28 000 000 | kr. | |
| 2. Pier 1 og 2 | 6 000 000 | - | |
| 3. Uddybning | 5 400 000 | - | |
| 4. Vejanlæg | 300 000 | - | |
| 5. Havnens udstyrelse | 300 000 | - | |
| 6. Istandsættelse af vestre moles indre del | 7 000 000 | - | *) |
| 7. Istandsættelse af vestre moles ydre del | 18 000 000 | - | |
| 8. Færdiggørelse af vestre mole og tværmole | 7 000 000 | - | |
| 9. Havneadministrationsbygning, fiskeauktionshal m. v. | 1 000 000 | - | |
| 10. Risikotillæg | 4 000 000 | - | |
| | 1. udbygning ialt . . . — | | 77 000 000 kr. |
| 11. Pier 3 og 4 | 3 900 000 | kr. | |
| 12. Landbolværker | 1 400 000 | - | |
| 13. Uddybning | 1 800 000 | - | |
| 14. Planering af havnearealet og anlæg af gader på hav- nearealet | 900 000 | - | |
| | 2. udbygning ialt. . . — | | 8 000 000 kr. |
| | | | Ialt... 85 000 000 kr. |

Havnens samlede anlægssum med priser pr. 1. oktober 1950 bliver således ialt 85 mill. kr., og hertil må lægges ca. 9 mill. kr., der er medgået til bygningen af havnens vestre ydermole, inden de nu foregående reparationsarbejder blev påbegyndt, samt 12 mill. kr. til anlæg af en vej fra Thisted til Hanstholm.

Materialeforbruget til havnens fuldførelse kan ikke endeligt fastslås på nuværende tidspunkt, men skønsmæssigt regnes der til det af vandbygningsvæsenet udarbejdede projekt at medgå 9 700 t jern og 76 000 t cement. Til cementfremstillingen vil der formentlig blive anvendt ca. 25 000 t kul. Ialt anslås udgifterne til materialer til ca. 37 mill. kr., og hovedparten af denne udgift vedrører 1. udbygning. Udgiften til arbejds løn på stedet anslås til ca. 17 mill. kr.

Omkostningerne til anskaffelse af entreprenørmateriel kan ikke fastsættes med nøjagtighed, før entreprenørens arbejdsplan er endeligt udarbejdet, men skønsmæssigt må det anslås at ville blive nødvendigt til havnearbejdet at anskaffe maskiner og andet entreprenørmateriel for ca. 3 mill. kr., der er medregnet i den ovennævnte overslagssum på 85 mill. kr.

Forbruget af udenlandsk valuta kan med endnu større reservation for nøjagtigheden anslås til (priser pr. 1. oktober 1950) 21 000 000 kr.
der fordeler sig som følger:

| | | |
|---------------------------------------------|-----------|-----|
| kul til cementfremstilling | 4 000 000 | kr. |
| jern | 6 000 000 | - |
| træ | 2 000 000 | - |
| maskiner, materiel m. m | 2 000 000 | - |
| brændstof og andet forbrugsgods | 7 000 000 | - |

*) Heri er indbefattet de allerede bevilgede 5.000.000 kr. til den igangværende istandsættelse af vestmolen.

Til det foran side 18—26 om *materialvandringsforholdene* anførte ønsker et mindretal (*N. Bjerregaard og Laur. Thygesen*) at udtale følgende:

Der har været udtalt frygt for, at havnen ville sande til, og de sandaflejringer, der har ophobet sig på østsiden af vestmolen, har været udlagt som bevis for, at dette ville ske. Det er interessant i denne forbindelse at henvise til en artikel i Skive Folkeblad den 12. januar 1950 af den rådgivende ingeniør for Skive bys store arbejder, hr. Vilhelm Marstrand. Hr. Marstrand skriver, netop med henblik på forholdene ved Hanstholm: „At der på den fremtidige indsejlingsplads er 6 m mindre vand, end da man begyndte, hverken forbavser mig eller foruroliger mig det mindste. Ingeniør Fibiger var ganske klar over, at skulle man undgå tilsanding, så måtte man hurtigt få bygget begge havnens moler, så hovedparten af materialevandringen kan glide forbi". Hr. Marstrand giver videre i sin artikel udtryk for, at een mole alene vil virke som sandfanger.

Der er vist ingen, der tør spå sikkert om de skiftende forhold med hensyn til sandvandring ved Jyllands vestkyst. Afdøde vandbygningsingeniør Poulsen vovede det. Han spåede, at havnen ved Hirtshals ville være lukket af sand i løbet af få år. 20 år efter er havnen stadig sejlbar og udnyttes i stigende grad. For tiden synes der at være store sandaflejringer ved Thykystens vesterhavsstrand, og det både ved Stenbjerg, Vorupør og Hanstholm. For en lille snes år siden var forholdene de stik modsatte, og så sent som i 1939—41 var bortskæringen ved Hanstholm så stor, at der måtte bygges en kraftig betonbeskyttelse på sydvestsiden af havnemolen for at hindre bagskæring og ødelæggelse af arbejdspladsen og tømmerkistebeddingen.

Det er forståeligt, at der blandt sagkundskaben kan opstå uenighed om et så vanskeligt spørgsmål. I den af Vestkysthavnekommissionen af 25. juni 1914 afgivne betænkning står der ordret på side 57, at man „kan, hvor der —• som f. Eks. ved Helshage — er „Stejlkyst", bygge en Havn så lille, det skal være, uden at befrygte egentlig tilsanding," og i denne kommission var sagkundskaben dog godt repræsenteret.

Der synes for ikke sagkyndige at være god mening i ingeniør Marstrands hypotese, at hvis begge moler ved Hanstholm havde været ført ud, ville sandvandringen være passeret havnemundingen uden at bundfælde sig.

IV. Overslag over den projekterede Hanstholmhavns rentabilitet.

a. Udgifterne til den fulde udbygning af den projekterede havn ved Hanstholm er som omtalt i afsnit III anslået til 85 mill. kr. til de den 1. oktober 1950 gældende priser. Heraf skal 77 mill. kr. anvendes til 1. udbygning. De 9 mill. kr., der før arbejdets standsning i 1942 var anvendt til bygning af en ydermole, er ikke medregnet. Endvidere kommer yderligere et beløb til anlæg af en vej fra Thisted til Hanstholm, jfr. afsnit III.

b. For at få et indtryk af havnens rentabilitet er der søgt opstillet et overslag over havnens forventede indtægter og udgifter under tre forskellige forudsætninger om havnens kapacitet og udnyttelsesgrad:

- A. Havnens indtægter og udgifter *i de første år* efter færdiggørelse af første udbygning. Der er regnet med, at der er gået 5 år efter første udbygnings færdiggørelse, og at man i løbet af disse 5 år er nået op på en kapacitetsudnyttelse på 50 pct. Efter de for statsanlæg gældende regler skulle anlægskapitalen være nedskrevet til 70 mill. kr.
- B. Havnens indtægter og udgifter *ved fuld udnyttelse af første udbygning*, der forudsættes nået 15 år efter, at havnen er taget i brug. Anlægskapitalen skulle da være nedskrevet med ca. 25 pct. til 57 mill. kr.
- C. Havnens indtægter og udgifter *ved fuld udnyttelse af anden udbygning*. Anden udbygning er antaget fuldt udnyttet 10 år senere end det under B. anførte tidspunkt. Anlægskapitalen skulle da være nedskrevet til 53 mill. kr.

Under disse hypotetiske forudsætninger kan opstilles de i tabel 1 anførte driftsoverslag.

Om de enkelte poster skal anføres følgende:

På grundlag af erfaringer fra andre havne, jfr. side 54 er *havne- og bropenge* her skønsmæssigt anslået til 2 pct. af værdien af den fiskefangst, der tilføres havnen. For at få et indtryk af, hvor store fiskemængder, der må antages at blive tilført Hanstholmhavnen, har man foretaget en sammenligning med forholdene i allerede eksisterende havne, idet man dels har sammenlignet havnene efter størrelse angivet ved samlet kajlængde, dels har set på, hvor store mængder fisk, der er tilført disse havne i forhold til kajlængden i 1947, 1949 og 1950. Tallene herfor er anført i Tabel 2.

Til sammenligning skal nævnes, at fiskerihavnen i Hanstholm ved første udbygning skulle få en kaj længde på 1440 meter og ved anden udbygning en kaj længde på 2920 meter.

Tabel 1. Driftsoverslag for Hanstholm havn.

| 1000 kr. | A. | B. | C. |
|-------------------------------------------------|---------|---------|---------|
| <i>Indtægter:</i> | | | |
| Havne- og bropenge | 75 | 150 | 300 |
| Lejeindtægter | 25 | 50 | 100 |
| Andre indtægter | 25 | 75 | 150 |
| Ialt... | 125 | 275 | 550 |
| <i>Udgifter:</i> | | | |
| Lønninger | 25 | 45 | 75 |
| Særlige ydelser | 8 | 8 | 8 |
| Medhjælp | 7 | 14 | 22 |
| Andre udgifter: | | | |
| Oprensning | 300 | 400 | 500 |
| Vedligeholdelse af havneværker | 380 | 380 | 420 |
| Vedligeholdelse af pladser, veje og kajer | 50 | 75 | 85 |
| Vedligeholdelse af bygninger og fyr | 25 | 35 | 40 |
| Vedligeholdelse af inventar | 10 | 18 | 20 |
| Havnens alm. betjening | 45 | 90 | 150 |
| Ialt... | 850 | 1 065 | 1 320 |
| Brutto driftsresultat | ÷ 725 | ÷ 790 | ÷ 770 |
| Forrentning (4,5 pct. af bogført værdi) | 3 150 | 2 565 | 2 385 |
| Afskrivning (2 pct. af bogført værdi) | 1 400 | 1 140 | 1 060 |
| Ialt forrentning og afskrivning... | 4 550 | 3 705 | 3 445 |
| Samlet resultat | ÷ 5 275 | ÷ 4 495 | ÷ 4 215 |

På grundlag af landingerne i de anførte havne forekommer det rimeligt at regne med, at der i Hanstholm vil kunne blive tale om en fangstværdi på ca. 5 000 kr. pr. meter kaj. Man har herefter anslået værdien af den samlede fangst, der kan forventes tilført Hanstholm havn ved fuld udnyttelse af 1. og 2. udbygning, til henholdsvis 7,5 og 15 mill. kr., hvilket svarer til henholdsvis 10 og 20 pct. af den samlede danske fangst i Nordsøen og Skagerak i 1950.

Lejeindtægterne er efter sammenligning med andre havnes regnskaber anslået til at udgøre $\frac{1}{3}$ af havne- og bropenge, et forhold, som man ifølge regnskaberne for 1949—50 finder f. eks. for Esbjerg og Frederikshavn havne, medens lejeindtægterne i Hirtshals og Thyborøn havne udgør ca. $\frac{1}{4}$ af havne- og bropenge.

„Andre indtægter“s andel i de samlede indtægter varierer betydeligt fra havn til havn. Her er skønmæssigt regnet med, at de under forudsætning B. og C. vil udgøre halvdelen af havne- og bropenge, men kun $\frac{1}{3}$ heraf i de første år efter havnens ibrugtagelse.

Såfremt man regner med endnu større udnyttelse af havnen, f. eks. en indbragt fangst på 7 000 kr. pr. kaj meter, hvilket er mere, end både Hirtshals og Esbjerg er nået op på, skulle værdien af den samlede indbragte fangst blive henholdsvis 10 og 20 mill. kr. Ud fra denne forudsætning ville de samlede indtægter iøvrigt beregnet på tilsvarende måde blive henholdsvis 170 000, 370 000 og 735 000 kr., hvilket fortsat er væsentligt mindre end driftsudgifterne.

Tabel 2. Samlet kajlængde i meter og værdi af fisk landet pr. meter kaj i et år.

| | meter kaj | fiskeværdi landet, kr. | | |
|-------------------------|--------------|------------------------|--------|--------|
| | | 1947 | 1949 | 1950 |
| <i>Fiskerihavnen i:</i> | | | | |
| Esbjerg | 3 504 | 6 470 | 5 240 | 5 900 |
| Skagen | 2 170 | 7 870 | 11 400 | 10 750 |
| Thyborøn | 2 160 | 3 470 | 4 670 | 4 460 |
| Hirtshals | 1 280 | 5 920 | 6 780 | 6 380 |
| Hvide Sande | 1 105 | 2 150 | 3 160 | 3 300 |
| Frederikshavn | 760 | 6 340 | 6 140 | 6 540 |
| Strandby | 370 | 3 940 | 3 950 | 4 420 |

Udgiften til oprensning er regnet lig med halvdelen af udgiften til driften af en middelstor sandpumper, og denne udgift er antaget at være noget mindre i den første periode og efterhånden stigende med havnens alder, jfr. det tidligere oplyste om tilsandingsforhold.

Udgiften til *vedligeholdelse af havneværker* er skønsmæssigt anslået til 5 promille af anlægssummen. Beløbet er vanskeligt at anslå med nogen nøjagtighed og vil iøvrigt variere fra år til år.

De *øvrige udgiftsposter* er anslået ved sammenligning med andre havnes regnskaber. Udgangspunktet har været bestemmelse af udgifterne under forudsætning C, hvorefter posterne lønninger, medhjælp og havnens almindelige betjening er blevet varieret under hensyn til forudsætningerne om havnens kapacitet (under B. 60 pct. af kapaciteten under C.) og udnyttelsesgrad, medens posterne vedligeholdelse af pladser, veje, hegn, bygninger, fyr og inventar er varieret under hensyn til anlægskapitalens størrelse ved de tre forudsætninger (ved A. og B. 90 pct. af anlægsudgifterne ved C). Dog er vedligeholdelsesudgifterne under forudsætning A. skønsmæssigt nedsat i forhold til B. under hensyn til den korte tid, havnen har været i brug ved forudsætning A. Endelig er posten særlige ydelser den samme under alle tre forudsætninger. Iøvrigt drejer det sig her om småposter, som er uden større betydning for helhedsbilledet.

Som det fremgår af det foranstående, er der til disse beregninger knyttet en betydelig usikkerhed. Imidlertid giver de utvivlsomt et tilnærmelsesvis rigtigt billede af forholdet mellem indtægter og udgifter. Resultatet er, at en havn ved Hanstholm må forventes at ville give et *betydeligt driftsunderskud*, selv om man ser helt bort fra udgifterne til forrentning og afskrivning af anlægget. Dette resultat skyldes først og fremmest, at de lokale forhold nødvendiggør et stort anlæg, hvorved udgifterne til havnens vedligeholdelse bliver uforholdsmæssigt store, samt at tilsandingsforholdene nødvendiggør en stadig oprensning.

Udgifterne til *forrentning og afskrivning* er bestemt dels af rentens og afskrivningsprocentens størrelse, dels af det antal år i hvilke der har været afskrevet på anlægget, idet disse udgifter er beregnet af den til enhver tid bogførte værdi, ifølge de ved statsregnskabet benyttede regler. Det skal tilføjes, at den samlede anlægssum ved de nugældende priser ville blive betydeligt større end de 85 mill. kr., man på grundlag af priserne d. 1. oktober 1950 her har regnet med.

c. Såfremt der skulle tilvejebringes fuld dækning for udgifterne gennem regulering af havne- og bropenge, lejeindtægter m. v. ville dette kræve meget betydelige forhøjelser af satserne. Forudsættes som foran, at værdien af den ilandbragte fangstmængde vil udgøre 5000 kr. pr. m kaj, skulle de forskellige takster og lejeafgifter næsten 3-dobles, hvis der skulle opnås dækning for driftsudgifterne ved fuld udnyttelse af havnen, jfr. C. foran. Såfremt der under samme forudsætninger tillige skulle skaffes dækning for anlægsudgifterne, skulle takster og afgifter 9-dobles.

Forudsættes en større fangstværdi pr. m kaj, f. eks. 7000 kr., jfr. side 35, kræves en 6-dobling af takster og afgifter for at tilvejebringe fuld dækning for drifts- og anlægsudgifter. For alene at dække driftsudgifterne kræves fordobling af taksterne.

d. Selv under fuld kapacitetsudnyttelse synes der altså ikke at være mulighed for, at havnens drift kan yde noget bidrag til dækning af anlægsudgifterne. På baggrund heraf kunne der være grund til at overveje, om de store anlægsudgifter kunne opvejes af de beskæftigelsesmæssige fordele, man eventuelt kunne opnå ved at anvende arbejdet som *beskæftigelsesforanstaltning*.

I almindelighed anses havnearbejder for lidet egnet som beskæftigelsesforanstaltning, idet materialeforbruget er relativt langt større end ved de fleste andre anlægsarbejder.

En række forhold synes at gøre anlægget af Hanstholm havn i særlig grad uegnet som beskæftigelsesforanstaltning. Arbejdet ved Hanstholm havn vil således strække sig over så lang tid, at det meget vel kan tænkes, at det ikke kan færdiggøres i en periode, hvor det vil være hensigtsmæssigt at fremme beskæftigelsen ved hjælp af offentlige arbejder, og en afbrydelse af arbejdet vil medføre uforholdsmæssigt store udgifter til sikring og vedligeholdelse af det allerede udførte arbejde.

Arbejdet er i usædvanlig grad materialekrævende, således at kun et beskedent antal arbejdere vil blive beskæftiget i forhold til de store udgifter sammenlignet med, hvad der kan opnås ved andre beskæftigelsesforanstaltninger. I denne forbindelse kan anføres, at forbruget af udenlandsk valuta til råstoffer såsom jern, træ og kul til cementfremstilling er anslået til ca. 25 pct. af anlægsudgifterne opgjort pr. 1. oktober 1950.

Hertil kommer endelig, at de hidtidige erfaringer ved arbejdet vedrørende Hanstholm havn har vist, at vejr- og vindforhold har virket stærkt begrænsende på antallet af arbejdsdage i løbet af et år, gennemsnitlig har der været arbejdet ca. 80 dage ved det egentlige molearbejde. Det er måske muligt ved andre tekniske fremgangsmåder end de hidtil anvendte at forbedre dette forhold, men alligevel kan beskæftigelsesmæssige hensyn ikke berettige udgifterne til anlægget.

e. Iøvrigt skal til belysning af de særlige økonomiske vanskeligheder, som melder sig ved anlæg af en fiskerihavn i Hanstholm, anføres, at der pr. 1 mill. kr. investeret kapital ved Hanstholm opnås ca. 45 meter kaj, medens den nu påbegyndte udvidelse af Skagen havn giver ca. 160 meter kaj, altså 3—4 gange mere. Dette forhold er en af årsagerne til misforholdet mellem indtægterne og udgifterne til forrentning og afskrivning for Hanstholm havn, hvortil kommer, at udgifterne til oprensning og vedligeholdelse er mange gange mindre i Skagen end i Hanstholm.

f. Imidlertid er det ikke tilstrækkeligt ved bedømmelsen af, om det offentlige bør anlægge en havn ved Hanstholm at anlægge snævre havne-økonomiske synspunkter,

således som det er gjort i det foregående. Det offentlige må tage i betragtning, hvorledes et sådant anlæg viljøre indflydelse på de øvrige forhold, der er af betydning for landets økonomi.

Spørgsmålet bliver i denne henseende navnlig, om der ved anlægget af en havn ved Hanstholm kan skabes nye erhvervs muligheder for fiskeriet og tilknyttede erhverv, der kan øge det samfundsmæssige udbytte, i hvilken forbindelse det må tages i betragtning, at fiskeriet er et eksporterhverv.

En egentlig rentabilitetsberegning i denne forbindelse er ikke mulig; det må i nogen grad bero på et skøn, hvorledes man vil vurdere den vinding, der opnås for samfundet.

For imidlertid at give en baggrund for bedømmelsen af, hvorvidt opførelse af Hanstholm havn vil være af betydning for fiskerierhvervet, har man i det følgende gjort udførligt rede for det danske fiskeris udvikling siden første verdenskrig og dets udsigter fremover, samt for udviklingen i de øvrige havne, som danner basis for fiskeriet i Skagerak og Nordsøen.

V. Hovedtræk af det danske fiskeris udvikling.

a. Indledning.

Til indledning skal meddeles nogle hovedtal for værdien af den samlede fiskefangst samt indførsel, udførsel og hjemmeforbrug af fisk og fiskeprodukter i de nærmeste år forud for krigen.

Den samlede *produktionsværdi* for det danske fiskeri var i årene 1930—39 gennemsnitlig 41,2 mill. kr. eller op mod $\frac{3}{4}$ pct. af samtlige erhvervs produktionsværdi. Der var ikke store udsving i fangstværdien fra det ene år til det andet, men fra ca. 36 mill. kr. i årene 1931—32 steg værdien jævnt til 48 mill. kr. i 1939.

Den overvejende del af fiskefangsten blev *eksporteret* enten i fersk tilstand eller i mere eller mindre tilberedt form. I tiårsperioden 1930—39 var den gennemsnitlige årlige udførselsværdi 34 mill. kr., med det laveste beløb 29 mill. kr. i hvert af årene 1931 og 1932 og det højeste beløb 41 mill. kr. i 1939.

Indfør selsværdien af fisk og fiskeprodukter var i gennemsnit 6,2 mill. kr. med det mindste beløb 3,7 mill. kr. i 1932 og det højeste beløb 8,1 mill. kr. i 1939. Færøske fisk indgår i et vist omfang både i indførsels- og udførselstallene, men derimod ikke i produktionsværdien.

Værdien af det *hjemlige forbrug* var i gennemsnit 13,8 mill. kr., men forbruget svingede ret stærkt, således fra 19,2 mill. kr. i 1930 ned til 9,5 mill. kr. i 1933 og derefter på ny op til 17,6 mill. kr. i 1938 for atter at falde noget til 15,5 mill. kr. i 1939. Disse udsving står antagelig i forbindelse med prissvingningerne for kød og flæsk, der i forbruget konkurrerer med fisk.

b. Udviklingen i fiskeriet 1913—1950.

Til nærmere belysning af fiskeriets udvikling i perioden 1913—1950 er på omstående figurer tegnet kurver for såvel de fiskede mængder som for værdien med fordeling på vestkysten og nordsøen henholdsvis farvandene inden for Skagen incl. Limfjorden.

Medens den samlede *fangstmængde* i tiåret frem til 1910 svingede mellem 40 og 45 000 tons, har den de sidste år ligget over 200 000 tons. Denne stigning er dog som det ses på figuren ikke foregået jævnt. Under den første verdenskrig steg fangstudbyttet til godt 90 000 tons i 1916, hvorefter det i de følgende år faldt indtil omkring 60 000 tons for atter i 1919 at andrage op imod 90 000 tons. Efter krigsafslutningen indtrådte der et brat fald i udbyttet, som i 1922 kun beløb sig til ca. 50 000 tons. Herfra steg det i løbet af tyverne til omkring 90 000 tons, på hvilket niveau det holdt sig gennem trediverne med forholdsvis små udsving fra år til år. Den væsentligste grund til fiskeriets stagnation i trediverne var formentlig, at eksportmulighederne var begrænset på grund af aftaler om eksportkontingenternes størrelse. Efter udbruddet af den anden verdenskrig indtrådte der atter en meget kraftig stigning i fiskeriets fangstudbytte, med maksimum i 1943, hvor der

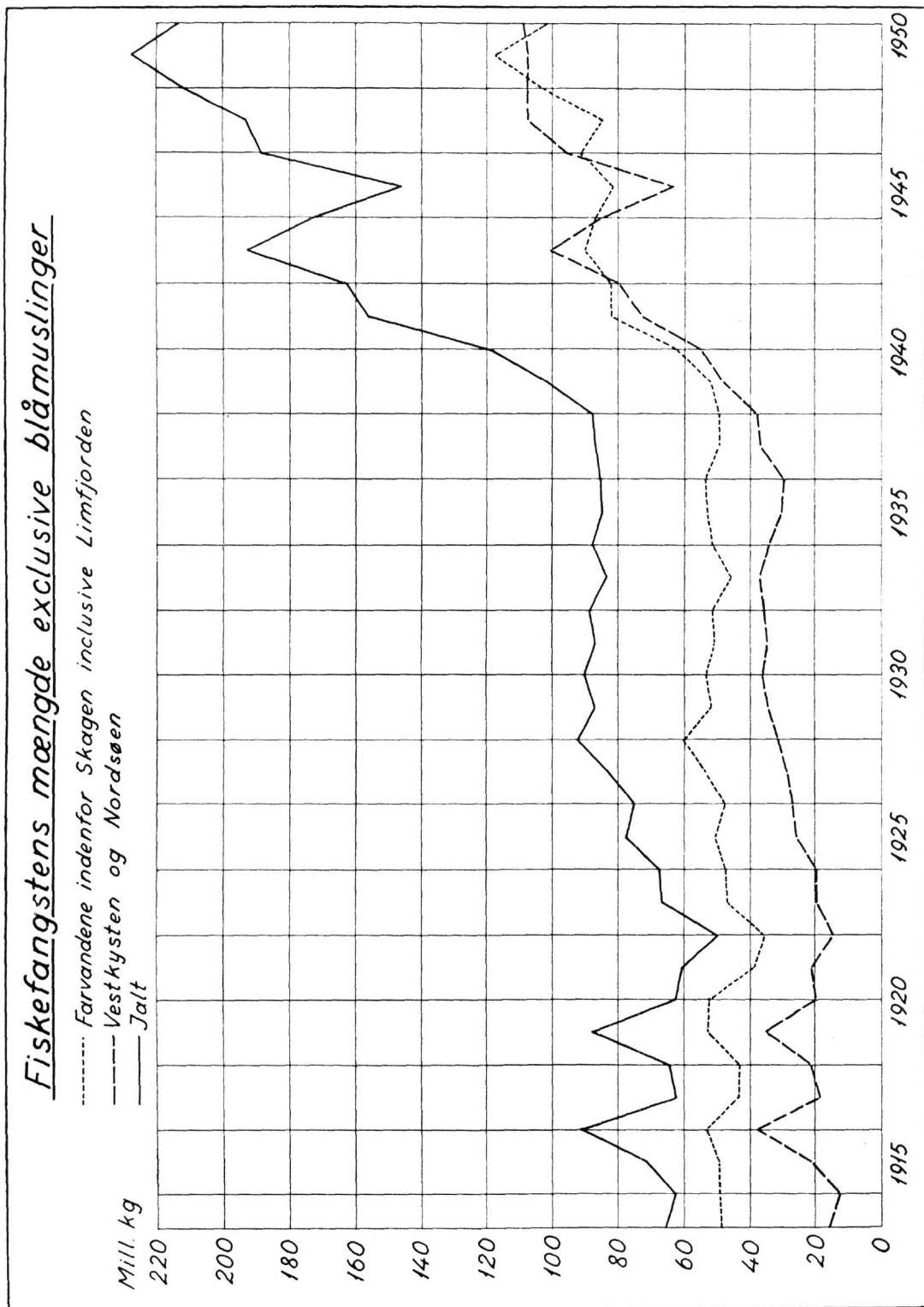


fig. 15.

fiskedes over 190 000 tons (bortset fra Limfjordsfiskeriets blåmuslinger). I de følgende år var der nogen tilbagegang, således at udbyttet i 1945 kun udgjorde knap 150 000 tons. Herefter satte der atter en stigning ind, og udbyttet kulminerede i 1949 med knap 230 000 tons.

Både i forbindelse med den første og den anden verdenskrig har der således været en meget kraftig stigning i det årlige fangstudbytte, hvilket dels hænger sammen med den i disse år herskende mangel på andre levnedsmidler, som har udvidet afsætningsmulighederne for fisk, dels beror på, at de krigsførende parter i mindre grad end i fredstid har kunnet deltage i fiskeriet. Efter den første verdenskrig skete der som nævnt et brat fald i fangstudbyttet, der vel må betragtes som resultatet af en vis normalisering af afsætningsmulighederne. Efter den anden verdenskrig har der i 1950 på tilsvarende måde vist sig nedadgående tendens i fiskeriets vilkår. men tilbageslaget har dog denne gang været mindre kraftigt.

Den *samlede værdi* af fiskefangsten er forøget fra 17 mill. kr. før den første verdenskrig til 184 mill. kr. i 1949. I perioden 1924 til 1939 viste den samlede værdi ingen stigning, medens fangstmængden som nævnt steg en del fra 1924 til 1928.

Før den første verdenskrig var *vestkyst- og nør dsø fiskeriets* fangstmængde og -værdi kun en trediedel af det øvrige fiskeris; de følgende års udsving i fangstmængden er væsentligt stærkere for nordsøfiskeriet end for det øvrige fiskeri. Regnet efter værdien er stigningen i nordsøfiskeriet stærkere end i det øvrige fiskeri, således at de to kurver nærmer sig hinanden i 1933. I de følgende år er fiskeriet i Skagerak og Nordsøen af omtrent samme størrelse som fiskeriet indenfor Skagen, men gennemsnitspriserne for fangsten udenfor Skagen var dog svagt stigende. De sidste år før krigens udbrud gav påny nordsøfiskeriet et skub fremad, og mængdeudbyttet nærmede sig tallene for det øvrige fiskeri.

Krigsårene 1940—44 bevirkede en meget betydelig stigning i det danske fiskeri med maksimum i 1943. Fiskeriet indenfor Skagen deltog i stærkere grad end under den forrige krig i stigningen, særlig dog for mængdens vedkommende, hvor tallene gennem alle krigsårene, bortset fra 1943, lå højere end for nordsøfiskeriet, hvorimod værditallene under krigen var væsentlig højere for nordsøfiskeriet. Efter den stærke tilbagegang i 1945 var der påny kraftig stigning i nordsøfiskeriet de følgende to år, og i 1947—50 var fiske-mængden konstant og højere end i noget tidligere år; det øvrige fiskeri forøgedes også i årene efter 1945, og fangstmængden passerede rekordtallet fra 1943.

Sammenfattende kan det siges, at i fredstider var der inden for fiskeriet ikke større udsving i produktionen end inden for adskillige andre erhvervsgrøene. Der har været noget forskellig konjunkturbevægelse for fiskeriet inden for Skagen med stigning fra 1922 til 1928 og nedgang fra 1928 til 1933, og for nordsøfiskeriet med stigning fra 1922 til 1933, men nedgang fra 1933 til 1936.

Fiskeriet har under de to krige haft perioder med meget stærk forøgelse af fangsten, og stigningen har navnlig fundet sted for fiskeriet i Skagerak og Nordsøen. Under sidste krig deltog dog hele fiskerierhvervet i stigningen forsåvidt angår mængderne, men værdien steg langt stærkere for nordsøfiskeriet.

c. Fangstens fordeling på fiskearter.

En fordeling af den samlede danske fiskefangst efter fiskearter er vist i tabel 3.

Det danske fiskeri er særpræget derved, at rødspættefangsten, regnet efter værdi, udgør den betydeligste del af fangsten. Selvom der i de seneste år har været nogen nedgang

Tabel 3. Fangsten af de vigtigste fiskearter.

| | 1935—38 gnstl. | | | 1946—50 gnstl. | | |
|-------------------------|----------------|-----------|----------------------------------|----------------|-----------|----------------------------------|
| | mill. kg | mill. kr. | pct. vis ford. efter værdi | mill. kg | mill. kr. | pct. vis ford. efter værdi |
| Rødspætter | 20,5 | 16,8 | 53,1 | 45,0 | 64,5 | 47,5 |
| Gule ål | 2,1 | 2,2 | 7,0 | 2,2 | 7,1 | 4,9 |
| Blanke ål | 1,9 | 3,1 | 9,8 | 2,2 | 8,8 | 6,5 |
| Torsk | 19,7 | 4,4 | 13,9 | 50,7 | 24,0 | 17,7 |
| Sild | 15,5 | 3,5 | 11,1 | 26,6 | 13,0 | 9,6 |
| Brisling | | | | 4,0 | 1,7 | 1,3 |
| Makrel | 5,1 | 1,1 | 3,5 | 10,5 | 5,3 | 3,9 |
| Laks og ørred | 0,2 | 0,5 | 1,6 | 0,9 | 6,5 | 4,8 |
| Industrifisk | — | — | — | 35,7 | 5,1 | 3,8 |
| I alt | | 31,6 | 100,0 | | 136,0 | 100,0 |

i rødspættefangsten, er den dog endnu dobbelt så stor som før krigen. Sildefangsten er fordoblet, og for torskens vedkommende er forøgelsen endnu større; laksefangsten, der hovedsagelig foregår i Østersøen, er steget voldsomt, medens ålefangsten, der fortrinsvis foregår i bæltene, viser samme mængder som før krigen. Industrifisk (affaldsfisk) består væsentlig af småhvilling, småsild og småmakrel og afsættes fortrinsvis til fremstilling af fiskemel og -olie. Før krigen betød denne fangst praktisk taget intet, men har efter krigen taget et stort opsving.

Også fangsterne af hummer og rejer har i efterkrigsårene været højere end før krigen, jfr. tabel 4.

Tabel 4. Fangsten af hummer og rejer.

| | 1938 | | 1946 | | 1950 | |
|--------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 1 000 kg | 1 000 kr. | 1 000 kg | 1 000 kr. | 1 000 kg | 1 000 kr. |
| Hummer | 160 | 492 | 121 | 1 428 | 216 | 1 959 |
| Dybvandshummer | 674 | 354 | 1 113 | 1 925 | 633 | 1 622 |
| Rejer | 209 | 436 | 265 | 1 739 | 349 | 1 372 |
| Dybvandsrejer | 222 | 238 | 288 | 1 687 | 478 | 1 964 |
| I alt | 1 265 | 1 520 | 1 787 | 6 779 | 1 676 | 6 917 |

d. Forbrug og udførsel af fisk.

Den stærke stigning i fiskefangsten, som er omtalt foran, er gået hånd i hånd med en stigning såvel i det danske forbrug som i udførselen; endvidere er der foregået en videreudvikling af den danske industri med hensyn til behandling af fisk.

Det indenlandske forbrugs størrelse fremgår af tabel 5, hvori indgår hermetiske varer omregnet til vægten af de anvendte fisk. Til sammenligning er anført det samlede forbrug af kød, flæsk og fjerkræ pr. indbygger.

Fiskefangstens værdi exclusive blåmuslinger

..... Farvandede indenfor Skagen inclusive Limfjorden

----- Vestkysten og Nordsøen

—— Jølt

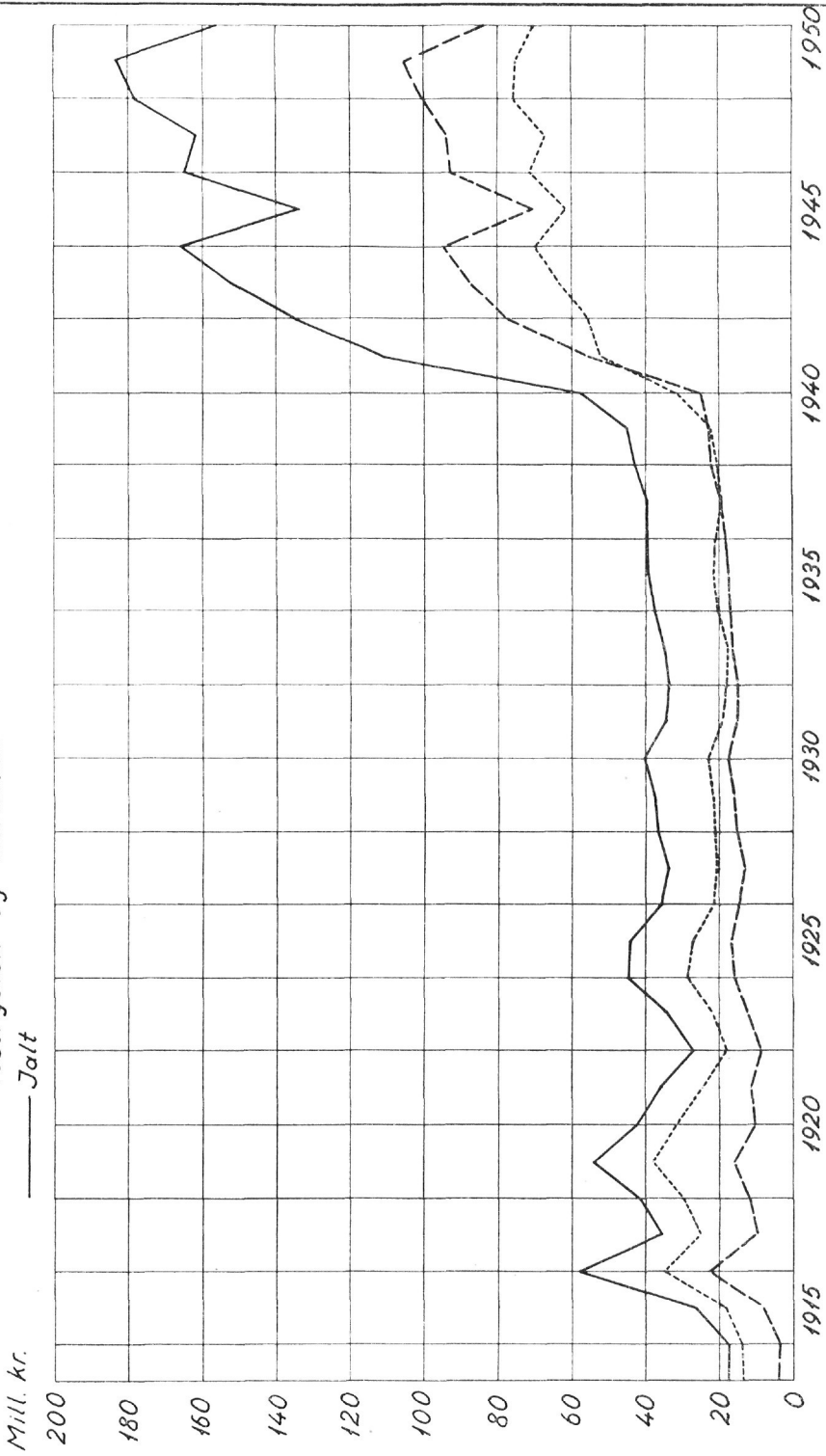


fig. 16.

Tabel 5. Forbrug af fisk, kød, flæsk, fjerkræ.

| Kg. pr. indbygger | Fisk | Kød, flæsk og fjerkræ |
|---------------------|------|-----------------------|
| 1935—39 gnstl. | 8,2 | 70,4 |
| 1940—44 gnstl. | 9,8 | 62,0 |
| 1945. | 12,7 | 64,6 |
| 1946. | 12,1 | 69,7 |
| 1947. | 16,1 | 68,6 |
| 1948. | 17,9 | 61,5 |
| 1949. | 19,6 | 66,3 |
| 1950. | 16,4 | 59,5 |

Forbruget af fisk pr. indbygger er således efter krigen steget til omkring det dobbelte af, hvad det var i sidste halvdel af trediverne, medens forbruget af kød, flæsk og fjerkræ er noget mindre end før krigen.

Som grundlag for en vurdering af hjemmemarkedsforbruget af fisk i Danmark kan iøvrigt anføres, at forbruget pr. indbygger i andre lande efter krigen har været følgende:

| | |
|--------------------|---------|
| Norge. | 42 kg |
| England. | 20—25 - |
| Sverige. | 16—18 - |
| Belgien. | 14—15 - |
| Vesttyskland. | 11—15 - |
| Frankrig. | 9 - |
| Italien. | 5—6 - |

Den danske industrielle *tilvirkning af fiskeriprodukter* er forøget meget betydeligt i de senere år. Antallet af røgerier er ikke udvidet siden før krigen, men antallet af filetfabrikker er tredoblet siden 1938. Hermetik- og halvkonserverfremstillingen er i samme periode fordoblet. Frysning af fersk fisk spiller en stigende rolle, og i de senere år har især dybfrysningen fået stor betydning.

En specificeret oversigt over produktionen af de forskellige fiskeriprodukter er givet i omstående tabel 6.

På forskellige områder er der sket en meget betydelig udvidelse af produktionen i forhold til før krigen. Således var i 1949 produktionsmængden af sardiner og makrel 5—7-doblet og værdien 20-doblet i forhold til før krigen. Den samlede produktionsværdi af hermetisk fisk, som i 1938 var 3,7 mill. kr., var i 1949 steget til 30 mill. kr.

Værdien af halvkonserver er steget fra 2,3 mill. kr. i 1938 til godt 10 mill. kr. i 1949. Af andre produkter kan særlig fremhæves fiskefileter, hvor produktionsmængden er 10-doblet og værdien forøget fra 0,6 mill. kr. i 1938 til 14 mill. kr. i 1949. Medens produktionen af spegesild og klipfisk før krigen var uden betydning var der i 1949 en produktion til en værdi af 3,3 mill. kr. Endvidere er opstået en betydelig produktion af fiskemel og fiskeolie til en samlet værdi af ca. 10 mill. kr.

Om *udførselen* er der givet oplysninger i bilag I og II. I 1930'erne udførtes årligt 50—55 000 tons fersk fisk og godt 1 000 tons i tilvirket stand. I de første år under krigen steg eksporten af fersk fisk til 98 000 tons. Udførselen af *fersk fisk* har i efterkrigsårene holdt sig på et niveau på over 80 000 tons. Udførselen af *tilvirket fisk* steg i efterkrigsårene til

Tabel 6. Fremstilling af fiskeriprodukter.

| | 1938 | | 1947 | | 1949 | |
|----------------------------------------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|
| | 1 000 kg | 1 000 kr. | 1 000 kg | 1 000 kr. | 1 000 kg | 1 000 kr. |
| <i>Hermetik:</i> | | | | | | |
| Fiskeboller..... | 757 | 567 | 605 | 1 517 | 324 | 883 |
| Sardiner..... | 545 | 646 | 793 | 4 356 | 2 887 | 13 978 |
| Fedesild..... | 373 | 286 | 26 | 93 | 259 | 874 |
| Makrel..... | 380 | 438 | 1 035 | 5 444 | 2 420 | 9 039 |
| Tunfisk..... | 140 | 198 | 33 | 216 | 232 | 1 629 |
| Laks..... | 16 | 65 | 22 | 270 | 8 | 74 |
| Dybvandshummer..... | 133 | 505 | 106 | 2 546 | 78 | 1 188 |
| Dybvandsrejer..... | 71 | 436 | 56 | 1 947 | 57 | 1 227 |
| Muslinger..... | 44 | 25 | 17 | 86 | 35 | 171 |
| Hornfisk..... | 229 | 529 | 22 | 66 | 11 | 29 |
| Ørred..... | | | 40 | 392 | 5 | 39 |
| Ægte hummer..... | | | 2 | 124 | — | — |
| Andre..... | | | 8 | 53 | 117 | 646 |
| ialt... | — | 3 695 | — | 17 110 | — | 29 777 |
| <i>Halvkonserves:</i> | | | | | | |
| Ansjoser m. v..... | 489 | 783 | 582 | 1 978 | 549 | 2 122 |
| Gaffelbidder..... | 612 | 944 | 982 | 4 951 | 1 038 | 5 656 |
| Rollmops..... | 21 | 25 | 166 | 390 | 71 | 255 |
| Krydret Brisling..... | 155 | 42 | 365 | 383 | 377 | 549 |
| Krydret sild..... | 87 | 42 | 562 | 816 | 414 | 602 |
| Syret sild..... | 14 | 5 | 123 | 296 | 95 | 150 |
| Laks..... | 10 | 71 | — | 4 | — | — |
| Sølaks..... | 133 | 353 | 135 | 1 115 | 68 | 496 |
| Kaviar..... | 2 | 7 | 25 | 168 | 3 | 31 |
| Ål..... | — | — | 45 | 569 | — | — |
| Andet..... | — | — | 89 | 433 | 136 | 335 |
| ialt... | — | 2 272 | — | 11 103 | — | 10 196 |
| <i>Andet:</i> | | | | | | |
| Fiskefarsboller m. v..... | 736 | 517 | 1 402 | 2 000 | 1 545 | 2 200 |
| Fiskefileter..... | 574 | 555 | 2 437 | 5 784 | 5 564 | 13 951 |
| Spegesild..... | — | — | 4 252 | 4 711 | 2 199 | 2 385 |
| Klipfisk..... | — | — | 1 264 | 2 291 | 486 | 892 |
| Røget fisk..... | — | — | 531 | 1 750 | 1 053 | 4 449 |
| Andet..... | — | — | — | 223 | — | 1 712 |
| ialt... | — | 1 072 | — | 16 759 | — | 25 589 |
| <i>Ikke til menneskeføde:</i> | | | | | | |
| Fiskemel..... | 550 | 114 | 7 046 | 5 075 | 10 954 | 7 878 |
| Fiskeolie..... | — | — | 1 401 | 3 092 | 2 256 | 2 790 |
| ialt... | — | 114 | — | 8 167 | — | 10 668 |
| Samlet værdi af fiskeriprodukter... .. | — | 7 153 | — | 53 139 | — | 76 230 |

19 500 tons i 1948, men dalede derefter til 12 400 tons i 1950. I tallene indgår også udførselsværdien af de fra Færøerne indførte varer, som genudføres, hvorimod der ikke er medregnet udførselen af fiskeolie, som i treåret 1948—50 gennemsnitlig udgjorde ca. 3,5 mill. kr. Udførselen af fiskefileter, der optælles under fersk fisk, udgjorde gennemsnitlig i årene 1948—50 i alt godt 17 mill. kr., hvoraf ca. to trediedele torskefileter.

Storbritannien har — bortset fra krigsårene — aftaget hovedparten af de udførte fisk. Udførselen til Tyskland udgjorde før krigen en trediedel af den samlede udførsel, men har efter krigen ligget meget lavt. Eksporten til andre lande end de her nævnte er nu af væsentlig større betydning end før krigen.

I udførselsmængderne indgår de af danske fiskere i udlandet, hovedsagelig Storbritannien, landede fangster. Før krigen drejede det sig om ca. 5 000 tons årligt, men i 1949 var man kommet op på 21 000 tons til en værdi af 36 mill. kr., jfr. side 49—50.

e. Antal fiskere og deres indkomstforhold.

Antallet af *erhvervsfiskere* var i 1913 godt 11 000, i 1919 knap 14 000, i 1938 godt 13 000 og i 1948 godt 14 000. I samme periode er antallet af lejlighedsfiskere faldet fra omkring 6 500 til omkring 5 500.

Antallet af fiskere har svinget noget op og ned. Stigningen under den første verdenskrig på ca. 20 pct. må ses i forbindelse med den meget kraftige udvidelse af fiskeriet i disse år. Forøgelsen af fangstudbyttet under den anden verdenskrig har medført en relativt mindre udvidelse af personalet, idet man i disse år i højere grad end under den første verdenskrig har kunnet gennemføre en bedre udnyttelse af flådens og redskabernes kapacitet. Den forholdsvis lille stigning i antallet af fiskere kan vel iøvrigt forklares ved, at erhvervet kræver en langvarig oplæring og tilpasning til de særlige vilkår, hvorunder fiskeriet foregår.

Om fiskernes *indkomstforhold* skal oplyses følgende: I årene før krigen lå gennemsnittet af de ansatte indkomster for fiskerne en del under gennemsnittet for samtlige erhverv, idet fiskernes gennemsnitsindkomst i 1939 var 1 600 kr. mod 2 300 kr. for samtlige indkomstansatte.

Efter krigen er tallene noget anderledes, idet fiskernes gennemsnitsindkomst i treåret 1947—49 er steget fra 5 100 kr. til 5 500 kr., medens gennemsnittet for samtlige indkomstansatte er steget fra 4 600 kr. til 5 200 kr. Selv om man må behandle tal fra indkomststatistikken med nogen forsigtighed, giver tallene dog utvivlsomt udtryk for en realitet, nemlig at fiskerne i forhold til før krigen har øget deres indkomst væsentlig mere end den øvrige befolkning.

1. Fiskerflåde og fangstredskaber.

Den danske fiskerflåde er i de sidste år undergået en ganske betydelig udvikling. I begyndelsen af århundredet var hovedparten af fiskerfartøjerne ikke forsynet med motor, og deres gennemsnitsstørrelse var langt mindre end nu. I 1913 fandtes der således kun ca. 2 800 fiskerfartøjer forsynet med motor, medens antallet af sejlfartøjer androg ca. 4 500 og antallet af robåde og pramme var optalt til godt 7 000. Af motorfartøjerne var ca. to trediedele mindre end 5 tons. I tyverne foregik en ret hurtig motorisering og under og efter sidste krig er denne udvikling fortsat. I 1950 fandtes ca. 7 700 motorfartøjer, ca. 700 sejlfartøjer og ca. 7 800 robåde og pramme.

Jævnside med stigningen i antallet af motorfartøjer er der sket en forøgelse i de enkelte fartøjers motorkraft. I 1913 var det gennemsnitlige antal HK pr. motorfartøj i størrelsesklasserne 5—10 og 10—15 brt. henholdsvis 6 og 9. I 1950 var motorkraften for de samme størrelsesklasser af fartøjer henholdsvis 19 og 37 HK. De større søgående fartøjer over 15 brt. havde i 1913 mellem 10 og 25 HK, og der fandtes kun et fiskerfartøj med en motorkraft på 25 HK. I 1950 havde fartøjer i de størrelsesklasser, som anvendtes til søgående fiskeri, mellem 60 og 370 HK.

I samme periode er der sket en forskydning i anvendelsen af redskaber fra ruser og andre traditionelle fangstredskaber til snurrevod og især skovlvod og skovltrawl. Antallet af ruser, garn og kroge, der fortrinsvis anvendes ved kystfiskeri, er nogenlunde uændret fra 1913 til nu, idet dette fiskeri allerede dengang var fuldt udviklet. Derimod er der sket en betydelig udvidelse af det søgående fiskeris fangstredskaber. Antallet af skovlvod og skovltrawl er således steget fra godt 1 000 i 1913 til omkring 7 800 i 1950. Under krigen har der for flere af de vigtigere redskaber været en nedgang på grund af materialeangel, men dette midlertidige tilbageslag er nu helt overvundet.

For nylig er der her i landet konstrueret et flydetrawl, det såkaldte „atomtrawl“, og der næres efter de hidtil opnåede resultater med dette fiskeredskab meget betydelige forventninger til det i fremtiden. Det revolutionerende ved dette redskab i forhold til de tidligere anvendte er, at det er muligt at indstille det til at fiske i den højde i vandet, man måtte ønske. Anvendelsen af dette redskab i forbindelse med ekkolod, der allerede er eller vil blive installeret i en række danske fiskerfartøjer, og som kan angive, i hvilken højde fiskestimerne går, menes at ville gøre det muligt at opnå væsentlig større fangster end det har været muligt med de hidtil anvendte redskaber.

Kapitalværdien af fartøjer og redskaber pr. fisker er i bilag III beregnet for samtlige vestkysthavne samt havnene indenfor Skagen ned til og med Sæby. Der er ved beregningen søgt taget hensyn til, at der navnlig på enkelte pladser er en del „lejlighedsfiskere“. I 1949 var kapitalværdien pr. fisker i Esbjerg nær ved 23 000 kr., i Thyborøn godt 20 000 kr., i Sæby godt 17 000 kr., i Skagen ca. 15 500 kr., i Frederikshavn og Hirtshals henved 15 000 kr., medens tallet for de mindre havne og fiskelejer lå væsentligt lavere.

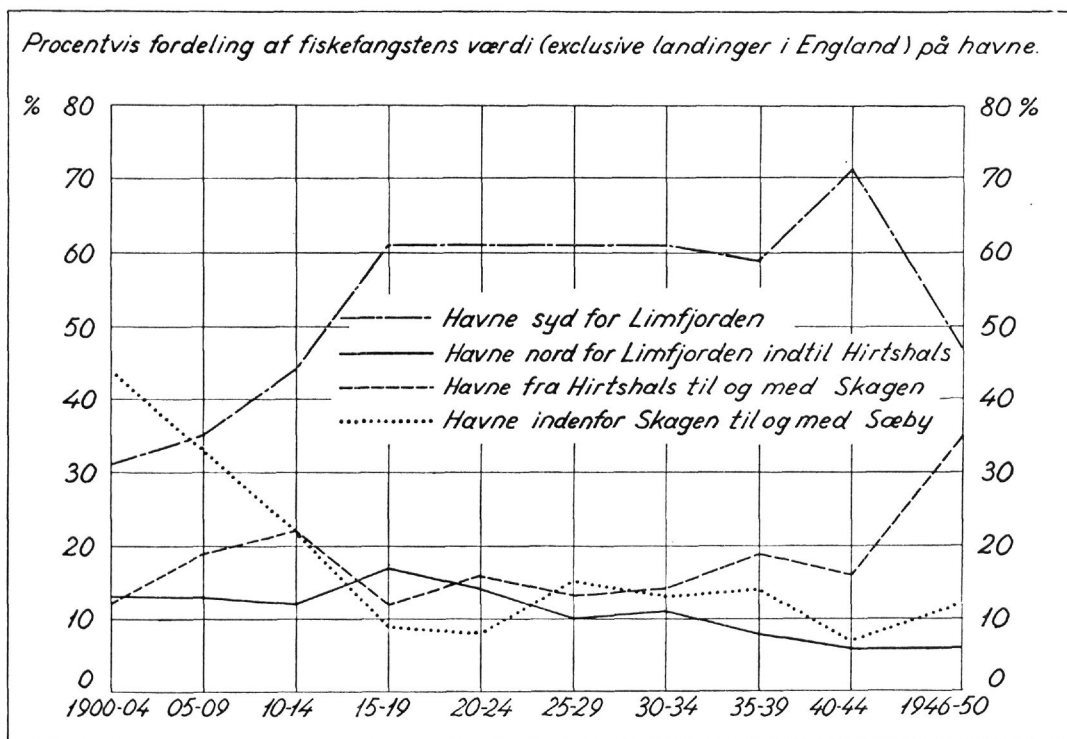
En beregning af den samlede *fangstværdi pr. fisker* er på tilsvarende måde foretaget i bilag IV. Der er herved medtaget værdien af de af havnens fiskere i England landede fangster. Det viser sig, at fangstværdien pr. fisker er af samme størrelsesorden som værdien af den anvendte kapital; således havde Esbjergfiskere i 1949 gennemsnitlig en fangst på ca. 22 000 kr., Thyborønfiskerne på 24 500 kr., Skagensfiskerne knap 23 000 kr., Hirtshals ca. 17 000 kr. og Frederikshavn og Sæby omkring 10 000 kr., medens småhavnens fiskere indbragte fangster for 4—10 000 kr.

Såvel her i landet som i de lande, der konkurrerer med os med hensyn til afsætning af fisk og fiskeprodukter, foregår en stadig udvikling og modernisering af de hidtil anvendte konserverings- og fabrikationsmetoder. For at Danmark skal klare sig i denne konkurrence, er det af afgørende betydning at få fangsten behandlet bedst muligt allerede ombord i fartøjerne ved, at den renses og eventuelt saltet, ises eller fryses, ligesom det er af stor betydning at få den bragt i land hurtigst muligt. En tilstrækkelig hurtig og omhyggelig behandling ombord kan vanskeligt foregå på de mindre fiskerbåde, der driver kystfiskeri fra åben strand, som tilfældet er f. eks. vedrørende en række fiskepladser i nærheden af Hanstholm, ligesom fiskens kvalitet forringes betydeligt under den besværlige transport fra disse pladser.

VI. Vesterhavskystens fiskerihavne og fiskerbefolkning.

a. Landinger af fisk i forskellige havne.

I bilag V og VI er for årene 1900—1950 vist fiskefangstens værdi i de forskellige havne på vestkysten og Kattegathavnene ned til Sæby. På grundlag heraf er tegnet nedenstående diagram, der viser den procentvise fordeling af den mængde fisk, der er indbragt til havnene på forskellige strækninger af den jyske kyst, idet man har sammenfattet tallene for henholdsvis Vestkysthavnene syd for Limfjorden, Vestkysthavnene mellem Limfjorden og Hirtshals, havnene fra Hirtshals til Skagen begge inclusive, samt havnene syd for Skagen til og med Sæby.



Som det ses af figuren, er der i de sidste 50 år sket meget karakteristiske forskydninger i fiskeriets geografiske placering. I tiden frem til slutningen af første verdenskrig havde havnene syd for Limfjorden, først og fremmest Esbjerg, voldsom fremgang, således at disse havnes andel fordobledes fra godt 30 pct. omkring århundredskiftet til godt 60 pct., en udvikling, der utvivlsomt hang sammen med, at Esbjerg havn i den periode var en ny havn i udvikling. Esbjergs andel alene var i tiden efter forrige krig 53 pct. af de til havnene

på vestkysten og det nordlige Kattegat indbragte fangster. I årene fra første verdenskrig til begyndelsen af 30erne skete der ikke større forskydninger i de sydvest jyske havnes andel, men i sidste halvdel af 30erne indtrådte en relativ tilbagegang til fordel for den ny havn i Hirtshals samt Skagen. Under krigen blev denne forskydning mod nord midlertidigt afbrudt, og de vestjyske havne syd for Limfjorden nåede i krigsårene op over 70 pct. af det samlede fiskeri i de omhandlede havne. Den store forøgelse i Esbjergs andel af fiskeriet under krigen gik ikke specielt ud over nogen enkelt af de øvrige havne, som alle havde lavere andel i årene 1940—44 end i de foregående år. Efter krigen er den udvikling, der påbegyndtes sidst i 30erne fortsat, og havnene fra Hirtshals til Skagen er nu nået op på en andel mellem 35 og 40 pct. mod mellem 10 og 15 pct. i begyndelsen af 30erne.

Indenfor gruppen af Vestkysthavne syd for Limfjorden er også sket en forskydning mod nord, idet Esbjergs andel var faldende, medens Thyborøns andel steg fra 3 pct. i begyndelsen af tyverne til 14 pct. i slutningen af trediverne; i de følgende år har denne havns andel udgjort omkring 12 pct., i 1949 dog 15 pct.

Skagen havn havde i slutningen af 30erne 16 pct. af fangsten, og i årene efter krigen er dens andel steget til 27 pct. *Hirtshals* havde i tyverne kun mellem 1 og 2 pct. af de samlede landinger i vestkysthavnene m. v. Åbningen af Hirtshals havn i 1931 bevirkede ikke i det første tiår nogen særlig kraftig stigning, heller ikke efter uddybningen i 1936 og udvidelsen med en mole, og tilsvarende er der på ingen måde tale om, at fiskeriet fra nabofiskerlejerne fuldstændigt ophørte; også i efterkrigsårene, hvor Hirtshals i voldsom grad har forøget sit fiskeri, således at dens andel har været oppe på en halv snes pct. af de samlede landinger, er der dog stadig blevet fisket en del fra de øvrige fiskerlejer, men det må erkendes, at der såvel absolut som relativt er nogen tilbagegang for disse fiskerlejer. Løvrigt har fiskeriet for en række af småhavnene på vestkysten gennem perioden været stagnerende, og deres andel af fiskeriet viser en faldende tendens.

For Frederikshavn og de andre havne indenfor Skagen har der i tiden fra århundredskiftet til begyndelsen af 20erne været tilbagegang fra en andel på ca. 45 pct. til under 10 pct. Også absolut var der nedgang i værdien af landingerne i denne gruppe. I de følgende tredive år har disse havnes andel af landingerne været nogenlunde uændret og svinget omkring 10 pct.

Sammenfattende kan det siges, at der i løbet af de sidste halvtreds år er sket en koncentration af fiskeriet omkring de store nye havne. Fiskeriet i de gamle fiskerlejer har været stagnerende og er nu uden større betydning i forhold til det samlede fiskeri. Samtidig med denne udvikling er der sket en forskydning mod nord og en yderligere udvidelse af havnekapaciteten bør utvivlsomt finde sted nord for Limfjorden.

b. Landinger i fremmede havne.

Der er i de anførte tal for landingerne i de forskellige havne ikke medregnet udenlandske fiskeres landinger i vedkommende havne og heller ikke danske fiskeres landinger i England. For de større havne er der givet oplysninger herom i omstående figur. Det ses, at udenlandske fiskeres landinger navnlig betød noget i Skagen og Hirtshals. Medens de udenlandske fiskere før krigen ganske overvejende søgte ind til Skagen, er Hirtshals efter krigen omtrent kommet op på siden af Skagen, idet der i de to havne i 1949 landedes for henholdsvis 3 mill. kr. og godt 4 mill. kr. af udenlandske fiskere.

Danske fiskeres landinger i England foretages i ganske overvejende grad af Esbjergfiskerne. I 1949 indbragte disse således landinger i England for ialt 27 mill. kr. mod kun

3 mill. kr. for Thyborønfiskerne og et lignende beløb for Frederikshavnsfiskerne, medens der fra Hirtshals og Skagen praktisk taget ikke foretoges landinger i England. Esbjerg-fiskerne lander en større del af deres fangstværdi i England end i dansk havn; fiskerne fra Thyborøn og Frederikshavn lander betydelige mængder i England, men dog ikke så meget som i deres egne havne.

På forhånd er det ikke gørligt at udtale nogen sikkert begrundet formodning om, hvilken udviklingslinje en eventuel havn ved Hanstholm vil følge i denne henseende. Det ligger dog nærmest at antage, at havnens fiskere ligesom ved Thyborøn vil lande en del af deres fangst i England, men på den anden side er der tillige mulighed for, at der ligesom i Hirtshals vil blive landet en del fisk af udenlandske fiskere.

c. *Vestkystens fiskerbefolkning.*

Den samlede befolkningsudvikling i de større nordjyske fiskerihavne samt Hansted siden første verdenskrig er belyst i tabel 7.

Tabel 7. *Befolkningsudviklingen i nogle nordjyske fiskerihavne.*

| Antal indbyggere i: | Hansted | Thybo- røn | Hirts- hals | Skagen | Frede- rikshavn |
|---------------------|---------|---------------|----------------|--------|----------------------|
| 1916..... | 295 | — | 516 | 3 212 | 12 285 ¹⁾ |
| 1921..... | 320 | 277 | 1 039 | 3 843 | 13 397 ¹⁾ |
| 1925..... | 661 | 331 | 1 219 | 3 943 | 14 063 ¹⁾ |
| 1930..... | 671 | 607 | 1 287 | 4 048 | 14 279 ¹⁾ |
| 1935..... | 726 | 927 | 1 438 | 4 590 | 14 931 ¹⁾ |
| 1940..... | 779 | 1 208 | 1 546 | 5 358 | 15 275 |
| 1945..... | 44 | 1 400 | 2 133 | 6 446 | 16 827 |
| 1950..... | 571 | 1 708 | 2 532 | 8 020 | 18 394 |

¹⁾ Heri medregnet indbyggertallet i Flade-Gærum kommune, der fra 1. april 1939 er indlemmet i Frederikshavn.

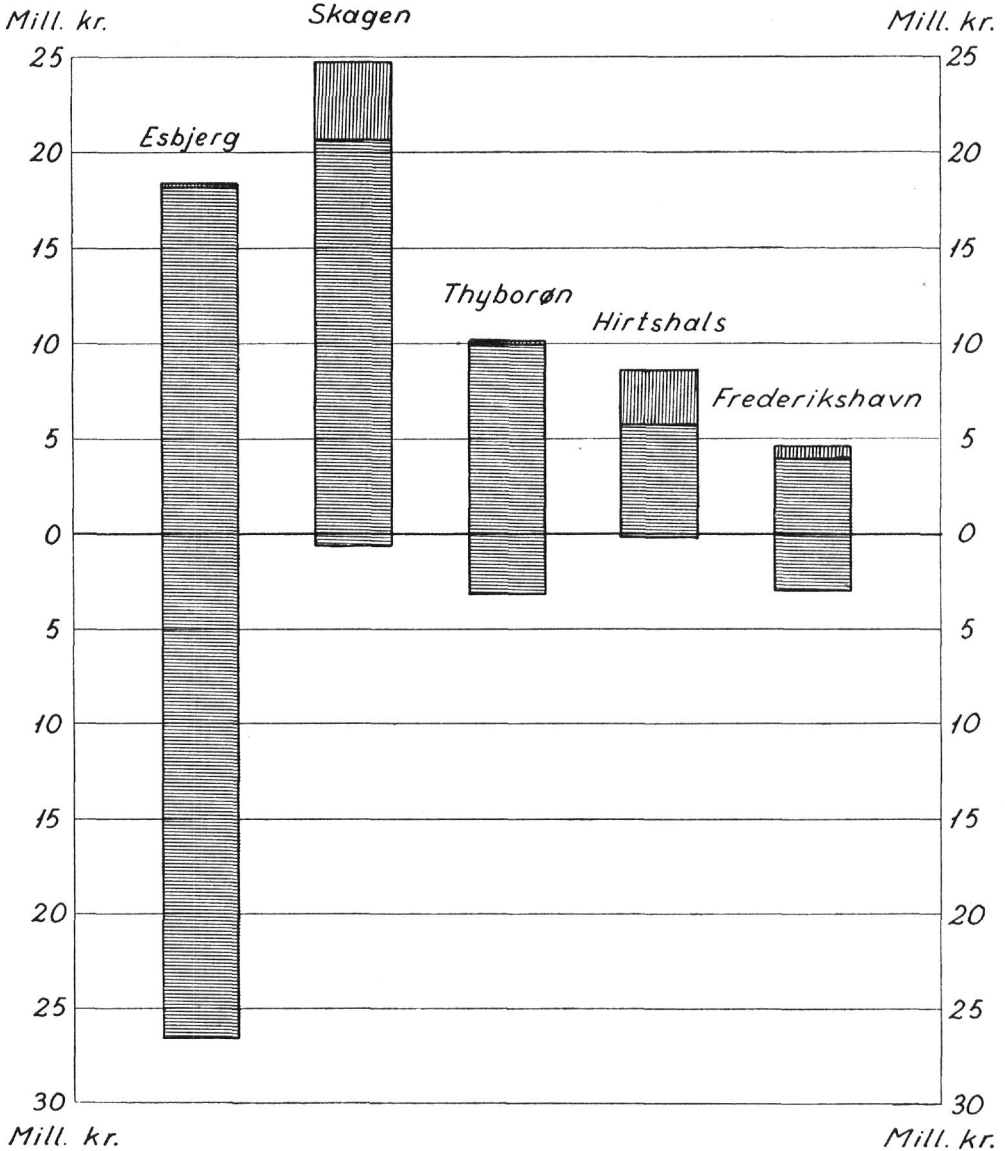
Frederikshavn voksede i årene indtil 1940 jævnt med nogle få procent pr. femår; efter 1940 er indbyggerantallet derimod steget stærkt, med ca. 10 pct. i hvert af femårene. *Skagen* stod nærmest i stampe i årene 1921—1930, men er derefter vokset meget stærkt og har nu ca. dobbelt så mange indbyggere som i 1930. *Hirtshals* fordoblede sit indbyggertal fra 1916 til 1921, men i de følgende år indtil 1940 var væksten temmelig moderat, og selv om der procentvis var en ikke ringe stigning, drejede det sig ialt dog kun om 500 indbyggere i løbet af disse 20 år. I det sidste tiår har der derimod været en stærk vækst for *Hirtshals*, ialt en forøgelse på ca. 1000 indbyggere. *Thyborøn* har i alle årene siden 1925 haft en relativ stærk vækst med ca. 300 indbyggere i hvert af femårene, under krigen dog kun med 200 indbyggere. Endelig har *Hansted* efter en fordobling fra 1921 til 1925, der skyldtes påbegyndelsen af havneanlægget, kun haft en yderst svag forøgelse i indbyggertallet; under krigen blev praktisk taget hele befolkningen evakueret, men efter krigen er dog en betydelig del af befolkningen vendt tilbage.

I bilag III er givet en oversigt over *antallet af fiskere* i vestkysthavnene m. v. Fiskernes antal steg under krigen meget stærkt i *Esbjerg*, ialt med ca. 700 eller en stigning

Landinger i danske havne 1949

Danske fiskere

 Udenlandske fiskere



Landinger i England 1949

fig. 17.

på ca. 50 pct., hvilket må ses i sammenhæng med den omtalte forskydning i fiskeriets placering, jfr. side 49, samt den voldsomme højkonjunktur for vesterhavsfiskeriet. I *Hirtshals* forøgedes antallet med op mod 150, hvilket meget nær var en fordobling. Også i *Skagen* og *Frederikshavn* forøgedes fiskerantallet med 150—200, men procentvis var stigningen her kun omkring 25 pct. Endelig var der i *Thyborøn* en forøgelse på ca. 60 eller knapt 15 pct. I 1949 var antallet af fiskere faldet noget i Esbjerg, medens *Skagen* og *Hirtshals* viste en fortsat stigning. I *Frederikshavn* og *Thyborøn* var antallet nærmest uændret i forhold til 1946.

Vedrørende *befolkningsforholdene ved Hanstholm* skal gives følgende oplysninger. *Hanstholm* er beliggende i en af de tyndest befolkede egne af Danmark. *Thisted* amt har således 50 indbyggere pr. km², medens *Jylland* som helhed har 62 indbyggere pr. km² og hele Danmark 94. I *Hillerslev* herred, hvortil *Hanstholm* hører, er der imidlertid kun 25 indbyggere pr. km². Indbyggertallet i *Ræhr-Hansted-Vigsø* kommune har dog efter krigen været præget af den bortflytning fra *Hanstholm*, der som foran nævnt foregik under krigen; i 1940 var indbyggertallet således 1 678 mod 1 418 i 1945.

De større fiskerlejer o. 1. i *Thisted* amt, for hvilke *Hanstholmhavnen* i særlig grad kunne få betydning, havde umiddelbart før og efter krigen følgende indbyggertal:

| | 1940 | 1945 |
|-----------------------------------------|-------|-------|
| Hansted fiskerleje..... | 779 | 44 |
| Klitmøller ladeplads. | 736 | 797 |
| Krik og Oksenbøl fiskerlejer..... | 230 | 256 |
| Nørre Vorupør fiskerleje og by. | 438 | 523 |
| Stenbjerg fiskerleje..... | 386 | 398 |
| Thyborøn by. | 1 208 | 1 400 |
| Vestervig by. | 518 | 566 |
| Øster Agger by. | 480 | 491 |

Før krigen var *Hansted* fiskerleje således det næststørste i *Thisted* amt, dog tæt fulgt af *Klitmøller*, men begge med væsentlig færre indbyggere end *Thyborøn*.

Antallet af fiskere i de fiskerlejer, der ligger omkring *Hanstholm*, nemlig *Stenbjerg*, *Klitmøller*, *Vigsø* (herunder *Hanstholm*) og *Lild*, var i 1939 ialt 451 erhvervsfiskere og 110 lejlighedsfiskere, men i 1946 var antallet formindsket til 366 erhvervsfiskere og 87 lejlighedsfiskere, og i 1949 var antallet praktisk taget det samme. I distriktet *Vigsø* var antallet selv før krigen meget lille, kun 30 erhvervsfiskere og 34 lejlighedsfiskere, og i 1949 var de tilsvarende tal 36 og 7.

Såfremt *Hanstholmhavnen* bygges, må det forventes, at en del af fiskerbefolkningen fra de omliggende fiskerlejer flytter hertil. Udviklingen vil formentlig forme sig på lignende måde som efter åbningen af havnen i *Hirtshals*. Man skal derfor i det følgende give nogle oplysninger om *tilflytning s forholdene* i *Horne-Asdal* kommune, hvori *Hirtshals* fiskerleje er beliggende. Kommunens samlede indbyggertal var 3 693 ved folketællingen i 1945, og heraf boede 2 133 i *Hirtshals*. Ved udgangen af 1948 var indbyggertallet steget til 4 031 i hele kommunen. Kommunen har på udvalgets anmodning velvilligst udarbejdet en fortegnelse over, hvilke af de ved udgangen af 1948 boende voksne personer — bortset fra hustruer — der var tilflyttet fra andre kommuner, med yderligere oplysning om, hvornår og hvorfra de var tilflyttede. På grundlag heraf er udarbejdet de som bilag VII og VIII anførte tabeller, der som nævnt ikke omfatter børn og hustruer og ej heller giver oplysning om flytninger indenfor kommunen, specielt fra landdistriktet til *Hirtshals* by.

Der fandtes i 1948 706 tilflyttere, hvoraf de 164 var fiskere. Da der i 1948 ialt fandtes godt 300 fiskere i Hirtshals, var altså halvdelen af disse tilflyttet fra andre kommuner. Af bilaget fremgår det øvrigt, at knapt en trediedel af tilflytterne er kommet siden krigens afslutning, 40 pct. under krigen og de øvrige spredt gennem alle årene fra 1920 og frem til 1939.

Ca. 50 eller en trediedel af de tilflyttede fiskere stammede fra kystkommuner langs Skagerak, og et lignende antal fra Hansted; af de øvrige var en del fra fiskerbyerne Skagen, Frederikshavn og Sæby eller fra det indre af Hjørring amt, ligesom der var nogle tilflyttede fiskere fra det øvrige Jylland, hvorimod der praktisk talt ikke var kommet fiskere fra de øvrige dele af landet. Den del af tilflytterne, som ikke er fiskere, er derimod i relativt mindre grad kommet fra Hirtshals' nærmeste kommuner eller Hansted; til illustration heraf skal blot anføres, at kun 18 pct. af ikke-fiskerne er fra kystkommuner langs Skagerak mod 32 pct. af fiskerne; fra hovedstaden stammer 5 pct. af ikke-fiskerne, men ingen af fiskerne.

d. Fiskerihavnenes erhvervsliv.

Ved en fiskerihavn vil der naturligt blive oprettet en del erhvervsvirksomheder i tilknytning til fiskerierhvervet. Det drejer sig dels om sådanne erhverv, som fremstiller de til fiskeriet nødvendige genstande (både, redskaber) eller foretager reparationsarbejder på disse, dels om de erhverv, der viderebehandler og/eller sælger fangsterne. Foruden disse erhverv, som er nøje knyttet til selve fiskeriet, vil der komme en del erhverv, der dækker fiskernes og de dertil knyttede erhvervs behov for forbrugsvarer mere i almindelighed: andre handlende, bygningshåndværkere o. s. v.

Til belysning af erhvervsforholdene ved fiskerihavne er i bilag IX på grundlag af erhvervstællingen 1948 givet en oversigt over antallet af erhvervsvirksomheder, deres samlede personel samt omsætningen i 1947 i Skagen og Horne-Asdal kommune (Hirtshals). Man har givet specificerede oplysninger for de erhverv, der er nøje knyttet til fiskeriet, men det må dog bemærkes, at der også blandt de øvrige erhverv er adskillige, som i ikke ringe grad er direkte knyttet til fiskerierhvervet, men man har ikke haft mulighed for at give nærmere oplysninger herom.

*Tabel 8. Ejendomsskyldvurderingerne 1945 og 1950
(bortset fra landbrug og skove).*

| | Hirtshals | | Ræhr- Hansted- Vigsø | | Skagen | |
|-----------------------------------|-----------|--------|----------------------------|-------|--------|--------|
| | 1945 | 1950 | 1945 | 1950 | 1945 | 1950 |
| Antal vurderinger..... | 408 | 594 | 142 | 245 | 1 667 | 2 000 |
| Areal (ha)..... | 350 | — | 3 416 | — | 3 205 | — |
| Vurderingssum (1 000 kr.)..... | 5 777 | 10 779 | 796 | 2 414 | 23 637 | 43 180 |
| Heraf grundværdi (1 000 kr.)..... | 1 452 | 2 422 | 169 | 391 | 5 199 | 9 817 |

I Skagen var der ialt beskæftiget 1 879 personer ved industri, håndværk og handel m. v., hvilket var godt dobbelt så mange som antallet af fiskere, og i Horne-Asdal kommune var der beskæftiget 579 personer ved de nævnte erhverv, hvilket var knapt det dobbelte af fiskerantallet. Af det samlede antal beskæftigede i industri, håndværk og handel

m. v. var i Skagen de 37 pct. beskæftiget ved virksomheder med tilknytning til fiskerierhvervet, medens procenten i Horne-Asdal kommune kun var 28; denne forskel kan formentlig forklares ved, at der i sidstnævnte kommune også indgår virksomheder, som ikke er beliggende i selve fiskerbyen Hirtshals.

I forbindelse med bygningen af en havn ved Hanstholm vil der blive et omfattende byggeri til de nye erhvervsvirksomheder og til privat beboelse. Omfanget af dette byggeri lader sig ikke på forhånd bestemme, men en vejledning kan gives i de foreliggende tal fra ejendomsskyldvurderingerne i 1945 og 1950, der dog ligger langt under, hvad det for tiden vil koste at opføre de pågældende bygninger, jfr. tabel 8.

Det fremgår af de anførte tal, at der ved anlægget af Hanstholm havn også vil medgå meget betydelige beløb til boligbyggeri og anden privat bygge- og anlægsvirksomhed omkring havnene.

e. Fiskerihavnenes driftsregnskab og statusværdi.

I tabel 9 er for året 1949—50 givet driftsregnskab og statusværdi for de fire statshavne *Skagen*, *Frederikshavn*, *Hirtshals* og *Thyborøn*, hvis placering og vilkår er nært beslægtede med Hanstholms. Når bortses fra forrentning og afskrivning var der i Skagen et overskud på op mod 400 000 kr., og i Frederikshavn og Thyborøn et overskud på godt 100 000 kr., medens Hirtshals havde et underskud på ca. 350 000 kr.

Af havnenes *indtægter* udgør havne- og bropenge den overvejende del. En undtagelse er Thyborøn, hvor „andre indtægter“ er den største post. Dette skyldes imidlertid, at der under denne post indgår et betydeligt beløb for salg af elektricitet. I forhold til værdien af de i havnene landede fangster udgjorde havne- og bropengene i Thyborøn, Skagen og Hirtshals mellem 1,5 og 2,5 pct. I Frederikshavn var procenten en del større, men denne havn er heller ikke så udpræget fiskerihavn som de tre andre havne.

Af *udgifterne* varierer især udgifterne til oprensning og vedligeholdelse af havneværkerne betydeligt fra havn til havn. Disse to poster udgjorde således tilsammen på Hirtshals' regnskab omtrent $\frac{1}{2}$ mill. kr., medens de kun var 33 000 kr. i Frederikshavn. Disse store udgiftsbeløb i Hirtshals betingede som ovenfor nævnt et betydeligt underskud for denne havn. Når yderligere udgifterne til forrentning og afskrivning medregnes, nærmede underskuddet ved Hirtshals havn sig 1 mill. kr. som følge af den store anlægskapital, knap 10 mill. kr. Også i Frederikshavn og Thyborøn medfører indregningen af forrentning og afskrivning, at det samlede driftsresultat udviste et underskud på henholdsvis knap 100 000 kr. og godt 180 000 kr. I Skagen var der derimod stadig et overskud på ca. 250 000 kr.

1. Udvidelses planer for andre havne.

Det gunstige driftsresultat for havnen i *Skagen* skyldes dels, at anlægskapitalen efterhånden er stærkt nedskrevet, således at udgifterne til forrentning og afskrivning er forholdsvis meget små, dels at denne havn er meget stærkt benyttet. Et indtryk heraf fås af de foran i tabel 2, side 36, anførte tal for værdien af fisk landet pr. meter kaj i forskellige havne. I 1950 landedes i Skagen fisk til en værdi af 10 800 kr. pr. meter kaj, medens tallet for Frederikshavn, der kom nærmest på Skagen, kun var 6 500 kr. Situationen er i realiteten den, at Skagen havn er stærkt overbelastet, og der er da også i 1951 givet bevilling til påbegyndelse af et omfattende projekt til en udvidelse, der vil afhjælpe

Tabel 9. Driftsregnskab og statusværdi for fire jyske statshavne.
1949—50.

| | Skagen | Frede- rikshavn | Hirtshals | Thybo- røn |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|--------------------|-----------|---------------|
| | 1 000 kr. | 1 000 kr. | 1 000 kr. | 1 000 kr. |
| <i>Driftsindtægter:</i> | | | | |
| Havne- og bropenge | 440 | 264 | 225 | 143 |
| Lejeindtægter | 75 | 100 | 59 | 32 |
| Andre indtægter | 139 | 47 | 60 | 182 |
| Ialt... | 654 | 411 | 344 | 357 |
| <i>Driftsudgifter:</i> | | | | |
| Administration | 78 | 137 | 72 | 64 |
| Oprensning, isning | 49 | 5 | 101 | 79 |
| Vedligeholdelse af havneværker | 43 | 28 | 388 | 14 |
| — - pladser, veje m. v., byg- ninger og fyr samt inventar | 52 | 55 | 83 | 18 |
| Havnens almindelige betjening | 36 | 69 | 39 | 68 |
| Andre udgifter | 1 | 4 | 5 | 12 |
| Ialt... | 259 | 298 | 688 | 255 |
| Brutto driftsresultat | 395 | 113 | ÷ 344 | 102 |
| Forrentning | 99 | 144 | 441 | 194 |
| Afskrivning | 47 | 64 | 207 | 91 |
| Ialt... | 146 | 208 | 648 | 285 |
| Samlet resultat | 249 | ÷ 95 | ÷ 992 | ÷ 183 |
| <i>Aktiver:</i> | | | | |
| Bassiner, sejløb, moler, bolværk m. v. ... | 1 562 | 1 883 | 8 850 | 4 149 |
| Bygninger | 187 | 208 | 124 | 204 |
| Gade- og vejbefæstning, spor, landarealer... | 445 | 1 020 | 559 | 444 |
| Flydende materiel | 1 | 4 | 3 | 24 |
| Maskiner, redskaber iøvrigt | 8 | 71 | 54 | 155 |
| Ialt havneanlæg og materiel | 2 203 | 3 186 | 9 590 | 4 976 |

denne stærke belastning. Planerne er nået så vidt, at den første licitation er afholdt. Ved denne udvidelse vil kaj længden blive forøget med 1 890 m, hovedsageligt på 5,0 m vanddybde, medens den nuværende kajlængde er 2 170 m, hvoraf 509 m kaj på under 3,0 m vanddybde vil blive nedlagt ved gennemførelsen af havneudvidelsen. Samtidig vil havnens landareal blive forøget fra 43 ha til 49,3 ha og vandarealet fra 11 ha til 16,9 ha. Udgifterne til denne udvidelse vil ved det nuværende prisniveau beløbe sig til 12 mill. kr. Som tidligere nævnt er disse udgifter målt i forhold til den opnåede udvidelse af kaj længden langt lavere end udgifterne ved anlægget af en havn ved Hanstholm.

Også for *Frederikshavn* foreligger der projekter om en udvidelse, idet heller ikke denne havns kapacitet er tilstrækkelig til den stigende trafik. Dette skyldes imidlertid ikke alene havnens benyttelse som fiskerihavn, men Frederikshavn har efterhånden udviklet sig til en betydelig handels- og trafikhavn. Endvidere er der planer om at gøre Frederikshavn til et betydningsfuldt led i søværnet.

Ved den projekterede udvidelse, som kan påbegyndes med kort varsel, og som ialt vil komme til at koste ca. 20 mill. kr., vil den for fiskeriet disponible kaj længde blive

forøget fra 760 m til 3 360 m. Det tilsvarende landareal vil blive udvidet med 16,5 ha og derved nå op på 46,5 ha, medens vandarealet vil blive forøget fra 4,6 ha til 27,3 ha. Udgifterne til udvidelsen er i forhold til kaj længden af nogenlunde samme størrelse som i Skagen.

Udover disse to projekterede havneudvidelser, der vil betyde en meget væsentlig forøgelse af de to havnes kapacitet, er det store projekt ved Thyborøn i gang. Udgifterne ved dette kan ved det nuværende prisniveau anslås til 150—180 mill. kr. Kun en ringe del heraf vedrører egentlige havneformål, idet projektet tilsigter en beskyttelse af Limfjordsegnene mod oversvømmelser fra Nordsøen og bevarelse af besejlingen vestfra såvel til Thyborøn som til havnene inde i Limfjorden.

VII. Nordsøfiskeriet og dets betydning for Danmark.

a. Indledning.

Det danske fiskeri i Nordsøen og Skagerak har i de sidste årtier vist en meget kraftig stigning. Den samlede vægt af fangsten i Nordsøen er således mere end femdoblet fra 1913 til 1947, medens fangsten i Skagerak er mere end tidoblet i samme periode. Imidlertid er Danmarks andel af det samlede fiskeri i disse farvande fortsat ret beskeden; i Nordsøen var den umiddelbart før sidste krig mindre end 2 pct. og lige efter krigen ca. 6 pct., og andelen i Skagerak var før krigen ca. 12 pct. og i de sidste år lidt større. Hvorvidt det skulle være muligt yderligere at udvide det danske fiskeri i Nordsøen, uden at det vil gå ud over fiskebestanden, afhænger naturligvis i høj grad af bevægelsen i de andre landes Nordsøfiskeri. I hvert fald synes grænsen for overfiskning at være nået for rødspætter og kuller jfr. herom side 63—65.

Den relative betydning af det danske fiskeri i Nordsøen og Skagerak fremgår af tabel 10.

Tabel 10. Danmarks fangst i 1947—49, gennemsnitlig.

| Tons | Totalfangst | Heraf i | |
|----------------------|-------------|-----------------------|----------|
| | | Nordsøen | Skagerak |
| <i>Vandrefisk:</i> | | | |
| Sild | 28 100 | 5 500 | 11 500 |
| Brisling | 4 200 | — | 1 375 |
| Makrel | 11 900 | 275 | 2 125 |
| Hornfisk | 1 650 | 7 | 20 |
| Stenbider | 240 | 11 | 4 |
| Ål | 4 400 | ca. 100 ¹⁾ | 0 |
| <i>Standfisk:</i> | | | |
| Rødspætter | 46 100 | 34 400 | 2 000 |
| Torsk | 50 800 | 11 300 | 1 900 |
| Kuller | 3 600 | 3 200 | 275 |
| Hvilling | 750 | 10 | 400 |

¹⁾ Hertil kommer 1 200 tons i de vestjyske fjorde og Limfjorden.

b. Fiskebestanden i Nordsøen.*)

Den vigtigste silderace i Nordsøen er *banksilden*. Denne sild gyder på bankerne i den vestlige Nordsø fra Doggerbank i syd til ud for Shetlandsøerne. Gydningen foregår

*) De i dette afsnit indeholdte oplysninger er stillet til rådighed af Dansk biologisk Station, Charlottenlund.

i sensommeren og om efteråret, hvorfor fiskeriet efter denne fisk drives i disse områder fra juli til oktober. Nogle af de vigtigste fangstpladser for trawlfanget sild er Vikingbank og Doggerbank, i forhold til hvilke Hanstholm har en relativt gunstig beliggenhed, jfr. nedenstående oversigt.

Afstanden i sømil fra danske havne til:

| | Vikingbank | Doggerbank |
|----------------|------------|------------|
| Skagen..... | 345 | 360 |
| Hirtshals..... | 315 | 330 |
| Hanstholm..... | 280 | 270 |
| Thyborøn..... | 290 | 240 |
| Esbjerg..... | 330 | 210 |

Efter gydningen vandrer en del af de udgydte banksild østpå gennem Nordsøen og ind gennem Skagerak, således at denne sild i månederne august—marts kan træffes på strækningen fra vest for Hanstholm forbi Hirtshals og Skagen til den svenske kyst, hvorfor der også findes trawlpladser fra nordvest for Hanstholm til henimod Skagen. Sildene æder under opholdet, i Skagerak, således at de er federe og bedre, når de i løbet af senvinteren vender tilbage til den vestlige Nordsø, end når de vandrer ind forår og sommer.

Af mindre betydende efterårsgydende sild kan nævnes *thyborønsilden*, der fanges på strækningen mellem Harboøre og Hanstholm, og *den jyske efterårssild*, der fanges på strækningen fra Hanstholm op mod Hirtshals. Desuden findes et par forårsgydende silde-racer i Nordsøen og Skagerak. Yderligere står en del småsild på det lave vand langs Jyllands vestkyst. Disse sild, der kan bruges som industrifisk, føres af havstrømmen hertil fra gydepladserne. I Kattegat findes den efterårsgydende *kobber grundsild*, der kan få nogen betydning for en udvidelse af vort sildefiskeri.

Det er dog navnlig banksilden, der har betydning for et udvidet sildefiskeri i Nordsøen.

Brislingen, der hidtil især har været fanget i vore indre farvande, forekommer også i større mængder i det vestlige Skagerak og i den nordøstlige del af Nordsøen ned til Doggerbank, således at der er muligheder for en udvidelse af fiskeriet mod vest og sydvest.

I april eller maj vandrer *makrellen* gennem Skagerak ind i vore indre farvande, hvor fiskene spreder sig, når gydningen er overstået; om efteråret, når fiskene er fede og gode, går vandringen den modsatte vej. De vigtigste fangstpladser for makrellen ligger i Skagerak og Kattegat, hvor fisken tages med bundgarn. Når trawlfiskeriet efter makrel bliver en kendsgerning, vil pladserne for et sådant fiskeri antagelig blive strækningen fra Thyborøn forbi Hanstholm og Hirtshals til Skagen.

Hornfisken vandrer om foråret gennem Nordsøen og Skagerak ind i vore indre farvande, hvor fiskene spreder sig efter gydningen, og i løbet af efteråret vandrer den atter bort. Den fanges med bundgarn på lavt vand langs kysterne af Kattegat, Øresund og Bælterne.

Med havstrømmen drives *ålens* spæde yngel (glasål) ind i vore indre farvande og op i vandløb o. l., hvor den opholder sig, indtil den er ynglemoden (blankål), hvorefter den atter forsvinder ud i havene. Den fanges fortrinsvis på sin vandring ud, inden den har forladt de indre farvande.

Også vore *standfisk*, torsk, kuller, rødspætter m. v. foretager vandringer, omend i mindre omfang, idet f. eks. mange af standfiskene gyder på dybere vand, end de ellers lever

i, og ynglen kan med havstrømmen føres ind i vore indre farvande for atter at forlade dem, når de skal yngle. Men disse vandringer har ikke større betydning for vort fiskeri.

Torsken findes så at sige overalt i vore farvande, hvor den fiskes med kroge, vod, ruser eller bundgarn. Et søgående fiskeri med kroge eller vod drives i Nordsøen i området mellem Helgoland, Doggerbank og Hornsrev. Et andet vigtigt fangstområde ligger på og omkring Jyske Rev og Lille Fiskerbanke sydvest og vest for Thyborøn. I Skagerak drives torskefiskeri med kroge på hele strækningen fra Hanstholm til Skagen på mellem 20 og 100 meter dybt vand.

Kulleren findes i Nordsøen, Skagerak og det nordlige Kattegat. Fangstpladserne ligger over det meste af den østlige Nordsø, bortset fra det lave vand langs kysterne.

Af *småhvilling*, der anvendes til fiskemel og som foder ved ørreddambrug, fanges en del i det nordligste Kattegat og i Skagerak ud for Skagen og Hirtshals, men der er gode muligheder for en udvidelse af fangstpladserne mod vest.

For *rødspætter* findes langt de betydeligste fangstpladser i Nordsøen og især i området mellem Hornsrev og Doggerbank samt nord for Doggerbank op til Store Fiskerbanke. Talrige mindre fangstpladser ligger langs Jyllands vestkyst. I Skagerak findes fangstpladser mellem Hanstholm og Skagen, og også i de øvrige danske farvande drives rødspættefiskeri.

Af de andre fladfisk fiskes skrubben især i vige, fjorde og bugter samt i Østersøen. De øvrige fladfisk fås som bifangst ved rødspættefiskeriet.

Denne korte gennemgang af fiskeforekomsterne i Nordsøen og Skagerak viser, at der er rige fiskemuligheder i farvandene omkring Hanstholm. I umiddelbar nærhed af havnen findes både sild, makrel, torsk og rødspætter, og havnens åbning vil utvivlsomt skabe basis for en del bundgarnsfiskeri langs kysten øst for havnen (Vigsøbugten), som ikke kan drives fra åben strand. En mere nøjagtig opgørelse af, hvor meget disse forskellige lokale fiskemuligheder ialt kan betyde, kan vanskeligt foretages, men det kan utvivlsomt siges, at disse muligheder langt fra vil være af et omfang, der svarer til kapaciteten af den projekterede havn. Hvis denne skal udnyttes fuldt ud, må det på samme måde som ved havnene i Hirtshals, Skagen og Thyborøn ske gennem et fiskeri over et langt større havområde, først og fremmest Skagerak og Nordsøen som helhed og eventuelt tillige fjernere farvande ved Island og Grønland. Hanstholm er vel relativt gunstigt beliggende i forhold til de store sildebanker i Nordsøen, men har dog ud fra dette synspunkt næppe større fortrin frem for en række andre pladser på vestkysten.

Til støtte for overvejelserne over de fremtidige udviklingsmuligheder for nordsøfiskeriet skal i det følgende gives en oversigt over dettes hidtidige udvikling og nuværende stilling.

c. Nordsøf angsten som helhed.

Den samlede fangst af fisk i Nordsøen udgjorde i 1938 ca. 1.4 mill. tons til en samlet værdi af ca. 330 mill. kr. Heraf var Danmarks andel kun 2 pct. regnet efter mængde og 6 pct. regnet efter værdien. Den danske fangst lå altså i overvejende grad på de dyrere fiskearter og -kvaliteter.

Under krigen gik det samlede Nordsøfiskeri stærkt tilbage; i 1943 udgjorde den samlede fangst således $\frac{2}{5}$ af fangsten i 1938; i 1946 var fangsten steget til godt $\frac{4}{5}$ heraf, i 1947 var førkrigniveauet nået igen, og i 1948 var det overskredet med ca. 25 pct. Fra de senere år foreligger endnu ikke samlede opgørelser.

Fra 1938 til 1943 skete store ændringer i de forskellige landes andel af den samlede fangst, og navnlig voksede Danmarks andel ganske betydeligt. Tallene fra 1946—1948

nærmer sig atter fordelingen i 1938, men Danmarks øgede fangst i Nordsøen synes dog for så vidt vægten angår at have holdt sig nogenlunde efter krigen.

Tabel 11. Den samlede nordsøfangst. Procentvis fordeling af mængden.

| pct. | 1938 | 1943 | 1946 | 1947 | 1948 |
|---------------------------------------|-------|--------------------|---------------|---------------|---------------|
| Belgien..... | 1.2 | 10.8 | 5.3 | 4.3 | 2.9 |
| Danmark..... | 1.9 | 13.7 | 6.5 | 5.0 | 4.1 |
| Storbritannien..... | 28.8 | 17.8 ¹⁾ | 32.5 | 27.7 | 22.9 |
| Frankrig..... | 2.8 | ²⁾ | ²⁾ | 5.8 | 6.8 |
| Tyskland..... | 18.0 | 2.1 | 10.8 | 12.1 | 8.6 |
| Holland..... | 10.6 | 4.3 | 11.9 | 12.2 | 10.4 |
| Norge..... | 35.5 | 51.3 | 29.6 | 29.6 | 41.7 |
| Polen..... | 0.4 | ²⁾ | ²⁾ | ²⁾ | ²⁾ |
| Sverige..... | 0.8 | — | 3.4 | 3.3 | 2.6 |
| Ialt... | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Nordsøfangsten ialt (1 000 tons)..... | 1 418 | 560 | 1 230 | 1 457 | 1 766 |
| Heraf Danmark (1 000 tons)..... | 27 | 77 | 80 | 73 | 72 |

¹⁾ S sammensat af et faktisk tal for Skotland og et anslået for England.

²⁾ Ingen oplysninger.

I det følgende vil nordsøfangsten af de fisk, der betyder mest for det danske fiskeri, blive behandlet.

d. Fangsten af rødspætter.

Før krigen var Danmarks og Englands andele af fangsten af rødspætter i Nordsøen lige store og udgjorde hver ca. 35 pct., jfr. tabel 12. Derefter kom Holland med ca. 17 pct. af fangsten. I 1943 var den samlede rødspættefangst i Nordsøen steget med ca. 60 pct. i forhold til 1938, og af denne større fangst var Danmarks andel steget til godt 70 pct. Alle de øvrige lande, der fiskede i Nordsøen, havde en både procentvis og absolut nedgang i forhold til 1938, dog undtagen Tyskland, hvis procentvise andel fordobledes.

Tabel 12. Rødspættefangsten. Procentvis fordeling af Nordsøfangsten på lande.

| pct. | 1938 | 1943 | 1946 | 1947 | 1948 |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------|---------------|-------|-------|
| Belgien..... | 6.1 | 2.4 | 6.0 | 7.5 | 5.4 |
| Danmark..... | 35.2 | 71.5 | 38.4 | 38.7 | 42.4 |
| Storbritannien..... | 35.0 | 9.4 ¹⁾ | 35.5 | 35.4 | 32.6 |
| Frankrig..... | 0.9 | ²⁾ | ²⁾ | 0.6 | 1.2 |
| Tyskland..... | 4.1 | 8.7 | 2.5 | 2.3 | 1.0 |
| Holland..... | 17.0 | 7.9 | 16.0 | 14.4 | 16.1 |
| Norge..... | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 |
| Sverige..... | 1.5 | — | 1.5 | 1.0 | 1.2 |
| Ialt... | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Nordsøfangsten ialt i 1 000 tons | 46.0 | 74.7 | 98.9 | 82.5 | 83.9 |
| Nordsøfangsten i pct. af de anførte landes samlede rødspættefangst ... | 61 % | 82 % | 67 % | 66 % | 73 % |

¹⁾ S sammensat af et faktisk tal for Skotland og et anslået for England.

²⁾ Ingen oplysninger.

Forholdene var i 1943 stærkt præget af krigen; allerede i 1946 var de forskellige landes procentvise andel af nordsøfangsten omtrent den samme som i 1938. Danmark lå dog et par procent højere, væsentligst på bekostning af Holland og Tyskland. Forholdet mellem de anførte landes samlede rødspættefangst og deres rødspættefangst i Nordsøen nærmede sig i efterkrigsårene til 1938-niveauet, efter at Nordsøfangstens andel havde været betydeligt højere i 1943. Absolut set var der imidlertid sket mere end en fordobling af nordsøfangsten fra 1938 til 1946, medens 1947 viser en tilbagegang i forhold hertil.

I 1949 var Danmarks nordsøfangst 37 mill. kg, men faldt derefter kraftigt i 1950 til 25 mill. kg. I dette år blev $\frac{3}{4}$ af den samlede danske rødspættefangst indbragt fra Nordsøen, hvilket var det samme forhold som i 1938, medens nordsøfangstens andel i de første efterkrigsår lå på knap 70 pct.

e. Fangsten af torsk.

Fangsten af torsk i Nordsøen udgør kun en lille del af de pågældende landes samlede torskefangst, men der er sket en fordobling af nordsøfangsten fra 1938 til 1946, både absolut og relativt; tallene for 1947 og 1948 viser dog tilbagegang i forhold til 1946.

Den procentvise fordeling af nordsøfangsten på lande viser — som man kunne vente — kraftige forskydninger fra 1938 til 1943, medens procenterne for efterkrigsårene mere ligner 1938-tallene.

Tabel 13. Torskefangsten. Procentvis fordeling af Nordsøfangsten på lande.

| pct. | 1938 | 1943 | 1946 | 1947 | 1948 |
|---------------------------------------------------------------------------|-------|--------------------|-------|-------|-------|
| Belgien | 1.9 | 0.2 | 3.7 | 4.5 | 7.0 |
| Danmark | 6.0 | 33.8 | 15.4 | 18.5 | 16.2 |
| Storbritannien | 68.4 | 49.9 ¹⁾ | 61.2 | 54.7 | 53.4 |
| Frankrig | 0.2 | 2) | 2) | 1.0 | 4.8 |
| Tyskland | 4.5 | 6.5 | 6.9 | 4.2 | 4.8 |
| Holland | 8,6 | 0.8 | 6.1 | 10.2 | 4.4 |
| Norge | 9.1 | 8.8 | 5.2 | 4.7 | 5.8 |
| Sverige | 1.3 | — | 1.5 | 2.2 | 3.6 |
| Ialt | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Nordsøfangsten ialt i 1 000 tons | 58.2 | 40.1 | 108.1 | 92.9 | 58.5 |
| Nordsøfangsten i pct. af de anførte landes samlede torskefangst | 7 % | 10 % | 14 % | 10 % | 7 % |

¹⁾ S sammensat af et faktisk tal for Skotland og et anslået for England.

²⁾ Ingen oplysninger.

Englands andel af torskefangsten i Nordsøen er langt den største, over 50 pct., omend efterkrigsårene viser nogen tilbagegang i forhold til 1938. Danmarks andel var i efterkrigsårene næsten 3 gange så stor som i 1938, hvorved Danmarks fangst blev den næststørste.

I 1950 var Danmarks nordsøfangst gået tilbage til 8 mill. kg, d. v. s. knap halvdelen af fangsten i de første efterkrigsår. I forhold til den samlede danske fangst af torsk udgjorde den 18 pct. i 1950, hvilket var det samme som i 1938 mod 30—35 pct. i 1946 og 1947.

l. Sildefangsten.

Sildefangsten i Nordsøen udgjorde i efterkrigsårene samme andel af den samlede fangst af sild i de lande, der fisker i Nordsøen, som i 1938, men det absolutte omfang blev efterhånden større end i 1938.

Tabel 14. Sildefangsten. Procentvis fordeling af Nordsøfangsten på lande.

| pct. | 1938 | 1943 | 1946 | 1947 | 1948 |
|--------------------------------------------------------------------------|-------|-------------------|---------------|-------|-------|
| Belgien | 0.5 | 16.7 | 5.0 | 3.6 | 1.7 |
| Danmark | 0.1 | 0.4 | 0.9 | 1.0 | 0.6 |
| Storbritannien | 22.1 | 8.6 ¹⁾ | 22.5 | 18.6 | 15.9 |
| Frankrig | 2.4 | ²⁾ | ²⁾ | 7.1 | 5.4 |
| Tyskland | 21.0 | 0.5 | 11.9 | 14.6 | 9.2 |
| Holland | 8.9 | 0.0 | 13.7 | 13.4 | 10.8 |
| Norge | 45.0 | 73.8 | 43.5 | 39.2 | 54.4 |
| Sverige | — | — | 2.5 | 2.5 | 2.0 |
| Ialt | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| Nordsøfangsten ialt i 1 000 tons | 1 029 | 347 | 739 | 989 | 1 290 |
| Nordsøfangsten i pct. af de anførte landes samlede sildefangst | 71 % | 52 % | 67 % | 75 % | 76 % |

¹⁾ S sammensat af et faktisk tal for Skotland og et anslået for England.

²⁾ Ingen oplysninger.

Det vigtigste sildefiskende land er Norge, der har 40—50 pct. af nordsøfangsten, hvorefter kommer England. Tyskland synes at være på vej mod dets andel før krigen, men ligger dog fortsat væsentligt lavere end i 1938.

Danmarks sildefangst i Nordsøen, der iøvrigt betyder forholdsvis lidt, forøgedes fra 1938 til 1946 og igen i 1947, men var i 1950 atter faldet til 1946-niveauet. Den samlede danske fangst af sild steg til 32 000 tons i 1950, et tal, der dog er ubetydeligt i forhold til det samlede sildefiskeri. Heraf blev kun 7 000 tons fisket i Nordsøen.

Derimod har Skagerak betydet en del for det danske sildefiskeri. I årene 1947—49 fiskedes således gennemsnitlig 11 500 tons sild i Skagerak eller omkring det dobbelte af sildefangsten i Nordsøen. Fra førkrigsårene findes ikke statistik for fangsten af sild alene, men for sild og brislinger tilsammen udgjorde fangsten i Skagerak gennemsnitlig ca. 2 100 tons i årene 1936—38. Der er således sket en meget betydelig udvidelse af sildefiskeriet i Skagerak. Værdien af den samlede sildefangst i Nordsøen og Skagerak var dog i gennemsnit for årene 1947 til 1950 kun godt 7 mill. kr.

g. Andre Nordsøfisk.

Fangsten af *dl* i Nordsøen betyder ikke ret meget; den danske fangst var gennemsnitlig ca. 100 tons for årene 1947—1949 mod ca. 30 tons i 1938. Andre lande har i efterkrigsårene heller ikke haft ålefangst af nogen betydning i Nordsøen.

Derimod udgør ålefangsten i de vestjyske fjorde og Limfjorden en væsentlig andel af den samlede danske fangst af ål. Således fangedes der her ca. 1 200 tons i årene 1947—49 gennemsnitlig ud af en samlet dansk fangst på 4 400 tons, medens forholdet i 1938 var 1 050 tons ud af 3 650 tons.

Den samlede fangst af *kuller* i Nordsøen var i 1938 71 500 tons. Heraf udgjorde

Englands samlede andel 77 pct., medens den danske fangst kun udgjorde godt 1 pct. I 1947 var nordsøfangsten steget til knap 100 000 tons, hvoraf den engelske andel stadig var langt den største med omkring 70 pct. Danmarks andel var steget til 3 pct.

I de senere år har der været øget interesse for fiskeri efter en del sjældnere fiskearter, som har vist sig at være gode eksportvarer, enten i frisk tilstand eller som konserver. Af sådanne fisk, der især fanges i Nordsøen, kan f. eks. nævnes sildehaj og tun.

Af *sildehaj* fangedes der i 1949 og 1950 i Nordsøen ca. 1 600 tons til en værdi af ca. 3.6 mill. kr. Imidlertid kan fangsterne variere en del, da der ikke findes specielle fangstpladser for denne fisk, og navnlig forekommer den ret tilfældigt i Nordsøen, medens dens forekomst er mere konstant i de nordligere have.

Også fangsten af *tunfisk* varierer kraftigt fra år til år. Således fangedes der i 1949 i Nordsøen ca. 1 500 tons — den hidtil største fangst i et enkelt år — medens fangsten i 1950 kun var ca. 800 tons. I årene umiddelbart før sidste krig lå Danmarks samlede fangst af tunfisk kun på 100—200 tons om året.

Blæksprutter og rejer fiskes næsten ikke i Nordsøen. Dybhavsrejer og dybhavshummeren fiskes navnlig i Skagerak, hvor der også i de senere år er taget et par hundrede tons blæksprutter årlig.

h. Overfiskning.

Som omtalt foran bevirkede den sidste krig ligesom krigen 1914—18 til en vis grad en faktisk fredning af fiskebestanden i Nordsøen; men allerede i 1946 var de forskellige landes fiskerflåder så vidt genopbygget, at fangsten nærmede sig førkrigsniveauet, og i de følgende år er dette niveau blevet overskredet.

Den fortsatte udvidelse af fiskerflåden — som dog nu synes delvis standset — har medført et fiskeri i Nordsøen, der for visse fiskearters vedkommende, navnlig kuller og rødspætter, har nedbragt bestanden til et niveau, hvor man kan tale om *overfiskning*, d. v. s. man nærmer sig eller har allerede passeret den grænse, hvor en større indsats af materiel og arbejdstimer fører til en mindre totalfangst. Denne udvikling fremgår f. eks. af nedenstående engelske statistik, der viser fangstmængden af rødspætter og kuller fra steam trawlers pr. 100 timers fiskeri.

Fangstmængde i kg pr. 100 timers fiskeri

| | Rødspætte | Kuller |
|---------------------------------|-----------|--------|
| 1934—38 gennemsnitlig | 914 | 884 |
| 1946 | 3 888 | 1 962 |
| 1947 | 2 747 | 1 453 |
| 1948 | 2 249 | 1 003 |
| 1949 | 1 776 | 662 |

Fangstmængden af rødspætter lå endnu i 1949 betydeligt over fangstmængden i 1934—38 gennemsnitlig, medens kullerfangsten i 1949 lå under gennemsnittet for 1934—38.

Danske oplysninger om fangsten pr. snurrevodstræk svarer ret nøje til den engelske statistik, idet fangsten af rødspætter pr. snurrevodstræk i 1936—37 var ca. 42 kg. Lige efter krigen var den ca. 141 kg pr. træk, men er nu atter nået ned på samme niveau som før krigen.

Mærkningsforsøg vedrørende store rødspætter i den centrale Nordsø giver også udtryk for, at fiskeriet drives med større intensitet, idet genfangningsprocenten af mærkede rødspætter stiger fra år til år, jfr. nedenstående oversigt.

*Genfangningsprocenten af mærkede rødspætter inden for
1. halvår efter mærkningen.*

| | pet. |
|-----------|------|
| 1946..... | 29.5 |
| 1947..... | 31.5 |
| 1948..... | 36.6 |
| 1949..... | 42.7 |
| 1950..... | 51.4 |

I en skriftlig redegørelse til udvalget dateret 3. marts 1951 har nu afdøde direktør *H. Blegvad* fra Dansk Biologisk Station udtalt, at

„det ved fiskeribiologiske undersøgelser er konstateret, at Nordsøen efter de gode år lige efter krigen nu atter er overfisket med hensyn til bundfiskene, d. v. s. udbyttet daler trods øget indsats af materiel. Med hensyn til fiskene i den frie vandmasse er kun silden af udslaggivende betydning. Man har hidtil ment, at en overfiskning af sildebestanden i Nordsøen var umulig, men i den senere tid har engelske og skotske fiskeribiologer, støttet på et stort talmateriale, udtalt deres betænkelighed ved denne opfattelse, hvorfor der i øjeblikket er sat et stort arbejde ind på at undersøge sagen nærmere, bl. a. ved mærkning af et stort antal sild. Og der er i alt fald næppe særlig udsigt **til**, at det danske fiskeri ved en øget indsats af materiel vil kunne øge udbyttet af sildefiskeriet i Nordsøen i nogen væsentlig grad.“

Den fremgang, der har været for sildefiskeriet i forhold til førkrigsårene, skyldes, at det ved hjælp af flydetrawl og sildetrawl er muligt at udnytte sildefiskeriet til søs langt bedre end tidligere, hvor det danske fiskeri væsentligt måtte foregå i kystfarvandene, og en fortsat teknisk udvikling vil naturligvis kunne forbedre resultaterne. Fangsterne af f. eks. hornfisk, makrel og ål vil formentlig kunne opretholdes og sandsynligvis forøges, og for torskefiskeriet synes der som helhed ikke at være tale om nogen overfiskning, selv om fangsterne svinger en del fra år til år.

For Danmarks vedkommende har vanskelighederne navnlig vist sig i fangsten af rødspætter, idet der i 1950 blev fisket 25 000 tons rødspætter i Nordsøen mod 36 700 tons i 1949 og 37 900 tons i 1946. Rødspættefangsten ligger dog fortsat på et højere niveau end i 1938, hvor Danmark fiskede 16 200 tons i Nordsøen. Fangsten af kuller har på lignende måde vist nedgang fra 7 800 tons i 1946 til 2 800 tons i 1949 og 1 600 tons i 1950, hvilket dog er mere end i 1938, hvor fangsten var 820 tons.

Begrebet „overfiskning“ er i det foregående anvendt i biologisk forstand, hvor der tænkes bl. a. på den formindskelse af fiskebestanden, der sker ved ødelæggelse af småfisk under markedsstørrelse eller ved sådan udtynding af bestanden af kønsmodne individer, at tilgangen på yngel bliver utilstrækkelig. Til syvende og sidst vil det imidlertid være de økonomiske vilkår, der bestemmer, hvor langt man kan gå i fiskeriintensitet. Taget i øko-

nomisk forstand kan grænsen for overfiskning være stærkt varierende, idet det beror både på hvor stor fangstmængde, der opnås ved 100 timers fiskeri, og på forholdet mellem omkostninger og afsætningspriser, hvor langt det kan betale sig at gå med fiskeriet.

i. Aftaler om regulering af Nordsøfiskeriet.

For at træffe foranstaltninger til beskyttelse af fiskebestanden i Nordsøen afholdtes der i 1946 en konference i England mellem alle de lande, der fisker i Nordsøen, bortset fra Tyskland. Formålet var at opnå enighed om en konvention til regulering af fiskeriet i Nordsøen, idet alle landene havde vidtgående planer om udvidelse af deres fiskeri. Nogen enighed om en begrænsning i deltagerlandenes fiskerflåde — der på det tidspunkt var i stærk ekspansion — var det ikke muligt at opnå. Den skærpede konkurrence i de senere år synes dog at have virket regulerende ind, således at landene har opgivet planerne om store udvidelser af fiskerflåderne. Derimod er truffet aftale om visse mindstemål på fisk til fangst og fastsat visse mindste maskestørrelser. *Nordsø-konventionen* er endnu ikke trådt i kraft, men er efterhånden ratificeret af næsten alle de deltagende lande, således at en snarlig ikrafttræden kan ventes. Det er sandsynligt, at man nu vil søge at inddrage Tyskland, som genopbygger og udvider sin fiskerflåde, i disse forhandlinger.

VIII. Af sætnings vilkår ene for danske fiskeriprodukter.

a. Prisudviklingen.

Priserne på fiskeriets produkter steg i det store og hele stærkere i krigsårene end priserne på andre varer. Medens engrospristallet således steg 94 pct. fra 1938 til 1944, steg de af fiskerne opnåede priser på rødspætter med 92 pct., på torsk med 121 pct., skrubber 131 pct., sild og brisling 146 pct. og makrel 182 pct., medens priserne på hummer og dybhavsrejer steg ca. 250 pct. Den gennemsnitlige stigning for fisk og krebsdyr var dog ikke meget større end stigningen i engrospristallet, dels fordi det navnlig var fangsten af de billigere fisk, der blev forøget, dels fordi stigningen i rødspætteprisen, som indgår med stor vægt i den gennemsnitlige pris for fisk og krebsdyr, som nævnt kun steg med ca. 90 pct.

Siden 1944 har fiskepriserne vist stagnation eller svag nedgang — navnlig fra 1944 til 1945. Gennemsnitsprisen for den samlede fangst har imidlertid været jævnt nedadgående siden 1945 og navnlig fra 1949 til 1950. Da det almindelige prisniveau — engrospristallet — samtidigt har været stigende siden 1946 — og især siden 1949 — er der sket en relativ forringelse i fiskeriets stilling sammenlignet med andre erhverv. Fiskeriets omkostninger til køb af redskaber og drivkraft samt udgifterne til nye både er steget i mindst samme grad som det almindelige prisniveau, og der har således været et misforhold mellem udviklingen i omkostninger og salgssindtægter.

b. Det engelske marked for rødspætter.

Storbritannien er traditionelt hovedmarkedet for danske fisk. Det gælder specielt *rødspætter*, af hvilke den langt overvejende del afsættes i Storbritannien. I årene 1946—49 gik således nærværd 90 pct. af eksporten af rødspætter og anden fladfisk til Storbritannien. I 1950 var procenten noget lavere, nemlig 76, hvilket dog fortsat er mere end før krigen, hvor det britiske marked aftog mellem $\frac{2}{3}$ og $\frac{3}{4}$ af den samlede rødspætteeksport.

Den danske rødspætteeksport til Storbritannien er af et så betydeligt omfang, at den udgør en væsentlig del af de samlede tilførsler af rødspætter til det engelske marked. I sidste halvdel af trediverne leverede vi således omkring $\frac{1}{4}$ af det samlede engelske forbrug af rødspætter, i efterkrigsårene en overgang op mod halvdel.

De priser, der er opnået for danske rødspætter på det britiske marked, har været varierende, jfr. tabel 15. Blandt de mange forhold, der spiller ind og påvirker prisen, er tilførslernes omfang samt befolkningens forsyning med kød og flæsk utvivlsomt de vigtigste. Til belysning heraf er i tabel 15 givet en oversigt over bevægelserne i de samlede tilførsler af rødspætter samt tilførslerne af kød og flæsk og tilberedte varer heraf til det engelske marked i perioden fra 1930 til 1950. De tilførte mængder af de nævnte varer er beregnet pr. indbygger, idet der har fundet en betydelig befolkningsforøgelse sted i de tyve år. Samtidig er i tabellen anført årsgennemsnit for priserne på rødspætter samt et indeks

for disse priser korrigeret for bevægelsen i det almindelige engelske prisniveau, sådan som det kommer til udtryk i det engelske engrospristal.

Tablet 15. Det engelske markeds forsyning med rødspætter samt kød og flæsk.

| | Tilførslen af rødspætter | Tilførslen af kød og flæsk | Rødspætte- prisen | Indeks for rød- spætteprisen korr. f. pris- udviklingen |
|---------------------|-----------------------------|-------------------------------|----------------------|------------------------------------------------------------------|
| | kg. pr. indb. | kg. pr. indb. | £ pr. t. | 1930=100 |
| 1930—33 gnstl. | 1,06 | — | 47 | 102 |
| 1934—38 gnstl. | 0,98 | 58 | 46 | 93 |
| 1939 | 0,78 | — | 50 | 96 |
| 1940 | 0,29 | 55 | 86 | 122 |
| 1941 | 0,25 | 46 | 123 | 156 |
| 1942 | 0,28 | 49 | 110 | 134 |
| 1943 | 0,31 | 49 | 117 | 140 |
| 1944 | 0,48 | 54 | 118 | 138 |
| 1945 | 1,53 | 50 | 112 | 130 |
| 1946 | 1,99 | 47 | 95 | 106 |
| 1947 | 1,76 | 43 | 95 | 98 |
| 1948 | 1,43 | 39 | 98 | 88 |
| 1949 | 1,36 | 38 | 97 | 82 |
| 1950 | 1,12 | 49 | 102 | 74 |

I 1930'erne var mængden af rødspætter tilført det engelske marked nogenlunde konstant omkring 1 kg pr. indbygger, ligesom udviklingen i priserne kim viste mindre udsving. Den anden verdenskrig bevirkede en kraftig reduktion både i importen og i den britiske fangst, således at tilførslerne blev formindsket til ca. $\frac{1}{4}$ af førkrigniveauet. Som følge heraf og antagelig tillige på grund af den nedgang i forsyningerne med kød og flæsk, der samtidig skete, steg rødspættepriserne væsentligt stærkere end det almindelige prisniveau, til trods for at der indførtes maksimalpriser.

Krigens ophør medførte en kraftig stigning i forsyningen med rødspætter, og i 1946 var den tilførte mængde ca. dobbelt så stor som i trediverne. I de følgende år er forsyningerne gradvis gået tilbage, men de lå dog indtil 1949 betydeligt over førkrigniveauet. De øgede tilførsler bevirkede et fald i priserne, som dog i de første efterkrigsår holdt sig på tredivernes niveau, vel væsentligst som følge af, at den engelske befolknings forsyning med kød og flæsk stadig forringedes indtil 1949. I 1950 forbedredes disse forsyninger væsentligt, hvilket sikkert har været en medvirkende årsag til, at der i dette år skete et særlig kraftigt fald både i de tilførte mængder og i priserne.

På længere sigt fremover må man vel regne med, at der genskabes mere normale forsyningsforhold for kød og flæsk på det engelske marked, og dette vil utvivlsomt svække markedet for rødspætter noget.

c. Det engelske marked iøvrigt.

Den danske eksport af *torsk* til Storbritannien har efter krigen udgjort ca. 20 pct. af Danmarks samlede eksport af torsk mod godt 40 pct. før krigen. I forhold til den samlede tilførsel af torsk til det engelske marked er den danske eksport ubetydelig, omkring 1 pct.

Eksporten af *sild* til Storbritannien er ganske minimal, hvorimod der er afsat en del *ål* på det engelske marked, som før krigen og i de første efterkrigsår aftog ca. 40 pct. af den samlede danske eksport, men i de senere år en faldende andel.

Eksporten af *laks* til Storbritannien har i efterkrigsårene betydet en del og udgjort størsteparten af Danmarks samlede eksport af laks.

I begyndelsen af trediverne blev importen af alle former for fisk til Storbritannien kontingenteret, men i april 1950 ophævedes de allerfleste af kontingenterne. Kun visse slags fiskekonserves er stadig kontingenteret, hvilket for Danmarks vedkommende væsentligst får betydning for brislingsardinere. Iøvrigt var kontingenterne inden deres ophævelse så store, at de ingen hindringer lagde i vejen for eksporten. Siden november 1951 er der dog igen sket en stramning i den engelske importregulering for så vidt angår fiskekonserves. Bortset fra disse få kontingenter og en generel 10 pct.s *værditold* på fisk er der for øjeblikket ingen hindringer for den danske eksport af fisk til England.

d. Det tyske marked.

Danmarks andet store eksportmarked før krigen var *Tyskland*. I trediverne udgjorde eksporten af fisk og fiskeprodukter til Tyskland gennemsnitlig 30 pct. af den samlede danske eksport. Ca. $\frac{2}{3}$ af eksportværdien fremkom ved eksport af fladfisk og ål, medens den sidste trediedel væsentligst bestod af torskfisk og sild. I forhold til den samlede tyske import af de nævnte fiskearter udgjorde den danske eksport af fladfisk og ål en betydelig del, medens eksporten af sild og brislinger spillede en underordnet rolle.

Efter krigen har eksporten til Tyskland kun haft en ringe, men dog stigende betydning. Medens eksporten til Vesttyskland således var godt 1 mill. kr. i 1948, var den knap 19 mill. kr. i 1949 og 17 mill. kr. i 1950. Ca. halvdelen af eksportindtægten fremkom ved salg af sild og brislinger, medens resten fordelte sig nogenlunde ligeligt på fladfisk og ål.

For den danske eksport af sild til Tyskland i 1951 har det betydet en del, at importen af denne fisk var liberaliseret i årets første måneder, idet Danmarks væsentligste sildefangst ligger i samme periode. Ligeledes gav liberaliseringen sig udslag i en betydelig eksport af ål. Imidlertid er importen af disse fisk senere ført på bunden liste.

e. Andre markeder.

Eksporten af fersk fisk til andre markeder end England og Tyskland har efter krigen betydet mere end før denne. Af torskfisk er der således i 1949 blevet eksporteret en del til Italien, Belgien-Luxembourg og Østrig, medens Sverige har aftaget en del fladfisk, ligesom der også har været nogen eksport af ål til dette land samt til Holland og Belgien-Luxembourg, medens Italien i betydeligt omfang har aftaget forskellige andre ferske fisk, f. eks. sildehaj og tunfisk.

Imidlertid er det den kraftige udvikling i tilvirkning af fisk, der har fundet sted efter krigen, som har skabt muligheder for nye eksportmarkeder. Som nærmere omtalt i afsnit V er der i løbet af de sidste 10 år sket en meget betydelig stigning i tilvirkning af fisk. Det gælder både den egentlige konservering og halvkonservering samt filering og frysning. Gennem denne udvikling af forarbejdningssteknikken er der åbnet mulighed for afsætning af danske fiskeriprodukter på en række markeder, som på grund af transportvanskelighederne ikke stod åbne for det danske fiskeri før sidste krig. Samtidig er der skabt større variation i produkterne og mulighed for at tilpasse disses smag og kvalitet til de varierende markeder — ligesom den højere forarbejdningsgrad betinger en højere pris.

1. Det danske fiskeris konkurrencemuligheder.

Som foran omtalt har fangstresultaterne, især af rødspætter og kuller, i de seneste år vist en kraftig tilbagegang. Samtidig var der som nævnt i årene 1944—50 nogen nedgang i priserne på fisk. Da nedgangen i salgspriserne har fundet sted i en periode med stærkt stigende udgifter til lønninger, drivkraft og redskaber, har der vist sig økonomiske vanskeligheder navnlig for de store damp- og motortrawlere. I England såvel som andre steder har en del af fiskerflåden som følge heraf været nødt til at lægge op i løbet af 1950.

Den forringede rentabilitet har dog ikke virket så kraftigt på det danske fiskeri. Dette skyldes navnlig, at fiskeriet fortrinsvis foregår fra mindre fartøjer og med tilsvarende mere beskedne driftsudgifter; yderligere fanges den for Danmark vigtigste fisk, rødspætten, i almindelighed ikke med trawl, men med det specielt danske redskab, snurrevoddet. Anvendelsen af dette redskab bevirker, at man er i stand til at få fangsterne ombord i levende tilstand og ved sortering ombord få en virkelig kvalitetsfisk frem, der er i stand til at opnå gode priser.

IX. Sammenfatning og indstilling.

1° Ved anlæg af havne spiller naturforholdene en større rolle end ved de fleste andre tekniske anlæg, hvilket bl. a. finder udtryk i betegnelserne „naturlige havne" og „kunstige havne". Det langt overvejende antal af de bestående havne henhører under kategorien naturlige havne, d.v.s. de er anlagt på steder, hvor forholdene fra naturens hånd var gunstige, navnlig forsåvidt angår besejlingsforhold og læ. Efterhånden som vandbygningstekniken har udviklet sig, har man dog i adskillige tilfælde rundt omkring i verden bygget havne også på steder, hvor naturforholdene måtte betegnes som mere eller mindre ugunstige, men for alle sådanne „kunstige" havneanlæg gælder det, at tungtvejende omstændigheder har været afgørende for beslutningen om at bringe de til planernes realisation fornødne økonomiske ofre. I denne forbindelse kommer som regel erhvervsmæssige hensyn i første række, men i adskillige tilfælde har også forsvarsmæssige hensyn eller ønsket om at skabe en nødhavn været af betydning.

Naturforholdene på Jyllands vestkyst er endog ganske overordentlig ugunstige for anlæg af havne. Kysten er præget af de fremherskende stærke vestlige vinde. Ved anlæg af en havn på dette sted er store og kostbare anlæg nødvendige for at skaffe den fornødne læ, og selvom der ved bygning af store dækværker kan skaffes nogenlunde ro i en inderhavn, vil besejling af havnen dog under ugunstige vejrforhold være vanskelig, ja undertiden umulig. Hertil kommer, at strandmaterialet ved vestkysten de fleste steder består af sand, som af bølgerne transporteres langs kysten, hvorved der opstår tilsanding, når materialet standses af havneværker. Dette forhold medfører store udgifter til vedligeholdelse af den fornødne besejlingsdybde, og erfaringen viser, at det, selvom et stort og kostbart uddybningsmateriel holdes i beredskab, til tider kan være umuligt at sikre opretholdelsen af den til havnens besejling etablerede sejlrende.

Hvad der her er anført med hensyn til Jyllands vestkyst i almindelighed, gælder i fuld udstrækning med hensyn til et havneanlæg ved Hanstholm, som altså må betegnes som et sted, der i særlig grad er uegnet for anlæg af en havn. De forventninger, som næredes på grundlag af kommissionsbehandlingen i 1916, og som gik ud på, at forholdene ved Hanstholm og Hirtshals skulle være relativt gunstige, har vist sig ikke at holde stik. De senere gjorte erfaringer viser, at de dengang fremsatte teoretiske betragtninger var fejlagtige. Udvalgets flertal vil, som anført side 25, skønne, at der vil fremkomme tilsandinger ved Hanstholm havn lige så alvorlige som de, der har fundet sted ved Hirtshals, og at man ikke kan se bort fra den mulighed, at en stadig forøget tilsanding kan gøre det umuligt at vedligeholde en rende ind til havnen med en blot nogenlunde tilfredsstillende vanddybde.

Som det fremgår af den tekniske redegørelse i nærværende beretning, ville en gennemførelse af havneanlægget ved Hanstholm kræve anvendelsen af en helt anden fremgangsmåde end tidligere forudsat, og anlægsudgifterne ville, selvom man korrigerer for den stedfundne prissigtning, blive væsentlig større end antaget i 1916.

Som følge af de store tekniske vanskeligheder ved anlæg af en fiskerihavn ved Hanstholm vil den planlagte havn blive flere gange så dyr som en havn med samme kapacitet anlagt under mere gunstige naturforhold. Endvidere vil der ved havnen ved Hanstholm blive tale om meget betydelige årlige udgifter til oprensning af havneindløb m. v. De foretagne overslagsberegninger viser således, at der end ikke ved fuld udnyttelse af havnens kapacitet vil kunne skaffes dækning for de årlige driftsudgifter undtagen ved meget betydelige takstforhøjelser. Under ingen omstændigheder vil der være mulighed for at skaffe noget beløb til forrentning og afskrivning af anlægsudgifterne, således at statens udlæg hertil må betragtes som rent tilskud.

Udvalget har i denne forbindelse overvejet, om afholdelsen af de betydelige udgifter ved havnens bygning muligvis kunne motiveres ved anlægsvirksomhedens betydning som beskæftigelsesforanstaltning. Ud fra dette synspunkt ville man i hvert fald ikke kunne forsvare arbejdets igangsættelse i den nuværende økonomiske situation, hvor der søges gennemført en begrænsning i det offentlige civile anlægsvirksomhed. Heller ikke i en eventuel ændret økonomisk situation kunne man imidlertid tillægge det anførte synspunkt større vægt, idet en meget betydelig del af anlægsudgifterne går til materialeanskaffelser, herunder en del temmeligt valutakrævende materialeanskaffelser, medens den samlede beskæftigelse er meget ringe i forhold til de anvendte beløb. Endvidere gør havnens beliggenhed og de særlige arbejdsforhold på stedet projektet lidet egnet som „beredskabsarbejde“, der kan sættes igang ved en eventuel indtrædende stigning i arbejdsløsheden.

3° Spørgsmålet bliver da, om man til trods for de anførte tekniske og økonomiske indvendinger mod anlæg af en havn ved Hanstholm alligevel vil kunne motivere forslaget gennemførelse med andre hensyn og herunder navnlig hensynet til de lokale erhvervsinteresser og til fiskerierhvervet som helhed.

Udvalget erkender, at havneanlægget kan blive af stor værdi såvel for den nuværende lokale fiskerbefolkning som for oplandet som helhed, og det er utvivlsomt rigtigt, at åbningen af en ny havn ville medføre en tilstrømning også fra fjernere egne og derved føre til et yderligere økonomisk opsving for andre erhvervsdrivende på stedet. Der er imidlertid her tale om en meget tyndt befolklet egn, og den samlede fiskerbefolkning, som er umiddelbart knyttet til egnen, omfatter kun nogle få hundrede familier; udvalgets flertal finder derfor, at man i hvert fald vil have vanskeligt ved at begrunde alene ud fra disse begrænsede lokale interesser, at der foretages så omfattende investeringer, som i realiteten er et rent statstilskud. Det eventuelle økonomiske opsving for befolkningen ved Hanstholm og de senere tilflyttende bør ikke vurderes isoleret, men bør sammenlignes med den udvikling, som vil foregå andetsteds, såfremt man beslutter sig til yderligere at udvide allerede bestående fiskerihavne, og det må herved tages i betragtning, at den lokale fiskerbefolkning ved Hansted uden større økonomiske ofre efterhånden vil kunne flytte til andre fiskerihavne, når disse udbygges.

4° Havnen vil utvivlsomt få betydning som *nødhavn*. Hvor megen vægt der skal lægges herpå, beror på et skøn; men det er i henseende hertil ikke uden betydning, at nutidens større sødygtige fiskerfartøjer klarer sig langt bedre i dårligt vejr end de mindre både, som anvendtes i stor udstrækning for en menneskealder siden.

5° Til belysning af havneanlæggets betydning for fiskerierhvervet som helhed og dermed for den danske samfundsøkonomi har udvalget søgt at fremskaffe oplysninger vedrørende det danske fiskeris nuværende placering og udviklingsmuligheder. Sammenfattende kan herom siges følgende:

a. Det danske fiskerierhverv har gennem det sidste halve århundrede gennemgået en betydelig udvikling, især koncentreret om tre perioder: tiden umiddelbart før og under den første verdenskrig, sidste halvdel af tyverne samt endelig den anden verdenskrig. Denne medførte en betydelig udvidelse af afsætningsmulighederne, samtidig med at andre landes fiskeri gik stærkt tilbage, således at fangstvilkårene blev væsentligt forbedrede. Hertil bidrog yderligere en hurtig teknisk udvikling inden for fiskeriet. Dansk fiskeri har som følge heraf haft en gunstig periode i tiåret 1940—49; den samlede fangstmængde er bragt op på det dobbelte af tredivernes, og fiskernes indtægter er i denne periode steget væsentligt mere end gennemsnittet for den øvrige del af befolkningen.

Ligesom efter første krig må man imidlertid regne med et tilbageslag, dels fordi konkurrencen atter skærpes, efterhånden som de krigsførende landes fiskerflåder genopbygges og udvides, dels fordi der sker en tilbagevenden til mere normale forsyningsforhold for varer som kød og flæsk, der i forbruget konkurrerer med fisk og fiskeriprodukter.

Allerede i 1950 var der tegn på, at Nordsøfiskeriet atter havde nået en sådan intensitet, at man havde nærmet sig stærkt til grænsen for overfiskning; navnlig var vilkårene forringet for fangsten af fladfisk, som efter værdi udgør ca. halvdelen af det danske fiskeris samlede fangst, så den var ved at blive urentabel for de mindst effektive fartøjer. Det samlede udbytte af det danske fiskeri fra vestkysthavnene var, opgjort efter vægten, det samme i 1950 som i 1949, men værdien var mindre, samtidig med at omkostningerne var steget.

b. På den anden side behøver den tilbagegangsperiode, fiskeriet nu synes at være kommet ind i, ikke at være af varig karakter. Set over længere perioder har den hidtidige udvikling vist en ret jævnt stigende linie, og fortsatte tekniske fremskridt vil kunne styrke fiskeriets konkurrencemæssige stilling, samtidig med at man på længere sigt må regne med, at de markeder, hvorpå det danske fiskeri afsætter sine produkter, vil befinde sig i stadig vækst, både på grund af øget befolkningstal og øget velstand.

En forbedring af effektiviteten i fiskeriet gennem nye tekniske fremskridt vil dels være mulig inden for fiskeriet i snævrere forstand — fartøjer og redskaber — dels for så vidt angår den videre bearbejdning af fangsten i bådene og på landjorden, transporten fra havnene til afsætningsstederne samt salgstekniken. Ved fremskridt på disse felter vil det være muligt at reducere omkostningerne og samtidig forbedre varernes kvalitet, hvilket igen skulle betyde en bedre placering på markedet. Den højere forarbejdning og den hurtigere transport gør det tillige muligt at nå ud til fjerntbeliggende markeder, som i dag er underforsynede med fiskeriprodukter.

Selvom man ikke i øjeblikket kan have nogen sikker mening om fiskeriets fremtidsudsigter, kan man således ikke udelukke den mulighed, at det danske fiskeri i de kommende årtier vil kunne fortsætte den fremgang, som har kendetegnet det sidste halve århundrede.

Udvidelsen af fiskeriet vil i hovedsagen være betinget af, at der skabes afsætningsmuligheder for fiskeriprodukter i udlandet, da det formentlig kun i mindre omfang vil være muligt at afsætte fisk for stigende beløb på hjemmemarkedet. Netop fordi fiskeriet således i udpræget grad er et valutaskabende erhverv, og yderligere fremskridt hovedsagelig må ske gennem øget eksport, knytter der sig samfundsmæssige interesser til en udvidelse af fiskeriet og en styrkelse af dets konkurrenceevne.

c. Muligheder for udvidet dansk fiskeri vil utvivlsomt være tilstede i de *fjernere beliggende farvande*, hvorved bl. a. tænkes på farvandene ved Grønland. Hertil er navnlig en udvidelse af fiskerflåden fornøden, medens en forøgelse af den samlede havnekapacitet

forekommer mindre påkrævet her, hvor bådene er på fiskeri i lange perioder ad gangen. Med hensyn til fiskeri i fjernere beliggende farvande vil iøvrigt de bestående fiskerihavne med de foreslåede udvidelser på tilfredsstillende måde kunne tjene som basis.

I de *nærmere beliggende farvande* — herunder Nordsøen og Skagerak — synes der ikke på samme måde at være grundlag for en betydelig udvidelse af fiskeriet, selvom der for flere fiskearter skulle være mulighed for udvidede fangster, f. eks. af torsk og sild, sildehajer og blæksprutter m. v. Allerede med de seneste års omfattende fiskeri i Skagerak og Nordsøen har det imidlertid vist sig, at den nuværende havnekapacitet er for lille. Bådene må vente på at komme af med fangsten og ligger alt for tæt pakket sammen i bassinerne, ligesom pladsforholdene på landjorden er for trange. En ikke ubetydelig udvidelse af havnekapaciteten såvel som anlæg af ny fryserier, filetfabriker, konserveringsfabriker o.s.v. er nødvendig.

Udviklingen gennem de sidste to menneskealdre har vist, at fiskeriets fremgang har været nøje knyttet til åbningen af en række store fiskerihavne, specielt langs Jyllands vest- og nordkyst, og en fortsat fremgang forudsætter, at der sker en yderligere udvidelse og modernisering af havneanlæggene. Anlæg af Hanstholmhavnen ville vel kunne medvirke til at forøge den samlede havnekapacitet og forbedre havne vilkår ene for fiskeriet i Nordsøen og Skagerak. Som omtalt foran i afsnit VI foreligger imidlertid sideløbende med Hanstholmprojektet en række andre planer om udbygning af fiskerihavne i Nordjylland. Det vil derfor være rimeligt at spørge, hvor stort det samlede behov for havneudvidelser på denne strækning vil være i de kommende ti-tyve år og dernæst, hvilken placering af denne ny havnekapacitet der, alt taget i betragtning, er den mest hensigtsmæssige.

Med de for tiden gældende priser vil færdiggørelsen af havnen i Hanstholm antagelig koste godt 100 mill. kr., idet man må regne med en prisstigning på ca. 25 pct. i forhold til priserne pr. 1. oktober 1950, der ligger til grund for foranstående kalkulation, jfr. side 32. Gennemførelsen af de tiltrådte udvidelsesplaner for Skagen og Frederikshavn og udbedringsarbejder ved Hirtshals vil antagelig beløbe sig til 35—50 mill. kr. Hertil kommer så det store Thyborønprojekt, hvis væsentligste formål er at sikre bevarelsen af Thyborøn havn, besejlingen af Limfjorden vestfra og saltvandsfiskeriet i Limfjorden, og hvis fuldendelse vil medføre udgifter på ialt mellem 150 og 180 mill. kr. Ialt er der således tale om havneplaner til en samlet værdi af godt 300 mill. kr. Føjer man til dette tal, som kun dækker udgifterne ved de egentlige havneanlæg, de nødvendige supplerende anlæg af tilkørselsveje og -spor m. v. samt bygninger, kommer man op på en samlet investering, der beløber sig til omkring 400 mill. kr. Heraf medgår den langt overvejende del til Hanstholm- og Thyborønprojekterne.

6° Det er således ialt meget betydelige beløb, der vil medgå til realisering af de i øjeblikket foreliggende projekter for udvidelse af fiskerihavnene, og udvalgets flertal skal med henblik herpå påpege, at et givet totalbeløb til udvidelse af fiskerihavnene vil kunne få langt større betydning for fiskerierhvervet som helhed, såfremt det anvendes til udvidelse af allerede bestående havne i stedet for til anlægget af Hanstholm havn. Dette følger af de nævnte tekniske vilkår ved Hanstholm, jfr. side 70, og beror tillige på, at egnen omkring Hanstholm er så tyndt befolket, at der på næsten alle områder må foretages omfattende investeringer på landsiden, før havnen er i stand til at modtage, behandle og videreforsende fiskene på økonomisk forsvarlig måde. Der er i dag hverken jernbaneforbindelse eller tilstrækkelig vejforbindelse til en havn; der må bygges boliger, skoler og

andre sociale institutioner, ligesom alle erhvervsvirksomheder med tilknytning til fiskeriet eller havnen må startes fra grunden. I de bestående havne er disse forudsætninger allerede delvis tilvejebragt. Såfremt det derfor ud fra almene samfundsøkonomiske betragtninger findes ugørligt at lade samtlige foreliggende projekter nyde fremme, mener udvalgets flertal, at Hanstholm projektet må falde bort, og at planerne vedrørende Skagen og Frederikshavn bør fremmes.

7° Der er som allerede nævnt indtil dato investeret ialt 14 mill. kr. i Hanstholm havn. Denne kendsgerning kan dog ikke anføres til gunst for yderligere uhensigtsmæssige investeringer. I denne forbindelse bemærkes, at udvalget ikke har ment at kunne tage stilling til de vanskeligheder, der måtte kunne opstå for de lokale kommuner som følge af planens henlæggelse.

På grundlag af den i betænkningen givne redegørelse om de tekniske og økonomiske forhold må udvalgets flertal fraråde, at anlægget af en havn ved Hanstholm bringes til udførelse.

Det skal tilføjes, at den udførte del af vestmolen ved Hanstholm vil være uden værdi som læmole, såfremt man ikke fuldfører havnen, idet kystfiskeriet er knyttet til den tidligere anlagte læmole et par kilometer øst for det påbegyndte havneanlæg. En fortsættelse af de nu igangværende reparations- og forstærkningsarbejder ved vestre mole vil således være ganske nytteløs, såfremt hele havneprojektet opgives, og disse igangværende arbejder bør derfor under denne forudsætning standses.

Et mindretal (N. Bjerregaard og Laur. Thygesen) udtaler:

„Mindretallet kan ganske tiltræde den argumentation for bygning af havnen, som er anført foran side 12—14.

Endvidere ønsker mindretallet at henvise til sine bemærkninger s. 33.

Herudover ønsker mindretallet at udtale:

Det er ofte fremhævet af fiskerne i Danmark, at det særligt er med henblik på sildefiskeriet, man venter sig noget af en havn ved Hanstholm, men også hvad angår fiskeri efter visse andre fiskearter, f. eks. torsk, kuller, makrel, sildehaj og tunfisk, vil Hanstholm havns beliggenhed være ideel. De danske fiskeres indsats i fiskeriet efter Nordsøens umådelig store sildebestand har i årene efter den anden verdenskrig været stigende, men er endnu ringe i forhold til den indsats vore nabolandes fiskere gør, og der er ingen tvivl om, at færdiggørelse af Hanstholm havn vil medvirke stærkt til, at den danske andel i Nordsø-silden vil vokse betydeligt. Sildestimerne passerer i stort omfang forbi Hanstholm, således at der netop herfra vil være gode fangstmuligheder. Men desuden ligger der ud for Hanstholm, og i gunstig afstand herfra, gode fangstpladser for torsk og kuller m. v., og selv om havnen bygges, og fiskerne efterhånden går over til brug af søgående kuttere, der ligger på havet i længere tid, så vil der også fortsat blive drevet fiskeri med daglig landing for øje.

Med hensyn til det foran side 72 anførte om mulighederne for en videre udvikling af den danske fiskekonservesfabrikation ønsker mindretallet at pege på, at de norske fiskere på Skagerakkysten for tiden fremviser stort initiativ for at få bygget fabrikker til behandling af Skageraksilden, så heller ikke de norske fiskere har frygt for, at bestanden ikke kan holde til et mere intensivt fiskeri.

Som bekendt har staten i tidens løb bygget flere ret store læmoler ved nogle af fiskerlejerne og endvidere afholdt de ret store vedligeholdelsesudgifter ved disse moler. Til trods for, at disse Udgifter har været store, er det ikke lykkedes at holde disse moler i en sådan stand, at de har kunnet virke efter deres hensigt, at være læmoler for fiskerne ved udsætning og landing af deres både. For tiden er molen ved Stenbjerg helt forsvundet i havet, og den store mole ved Vorupør går, hvis ikke der ofres et meget stort beløb på dens reparation, samme vej. På Hanstholm havns kreditside kan skrives det beløb, der vil kunne spares, hvis kystfiskeriet fra Stenbjerg til Thorup strand og eventuelt længere nordpå flyttes til havnen, således at fiskerne benytter denne, men bliver boende i fiskerlejerne og så bruger den af amtet og kommunerne projekterede kystvej. Kravene om en havn vil så være imødekommet, og røsterne om lokale støttepunkter vil forstumme. Efter havnens færdiggørelse vil der ikke være begrundelse for vedligeholdelse af de før omtalte moler, medens disse, hvis havnen ikke bygges, vil være en absolut nødvendighed, om ikke kystfiskeriet, og dermed en særpræget side af dansk erhvervsliv, helt skal stagnere. Skulle dette sidste ske, vil det, som foran side 13—14 anført, bl. a. have kedelige konsekvenser for det danske redningsvæsen, der så før eller senere vil komme ud for at mangle kvalificeret mandskab til redningsbådene langs den lange, farlige vestkyst.

Der har været ytret tvivl om, hvorvidt en fiskerihavn ved Hanstholm vil kunne forrente sig. Spørgsmålet er, og vil altid blive, en skønsag, og skønnet har kun gisninger at bygge på. Modsat af, hvad pessimister har spået, er det altid gået sådan, at hver gang der på den jydsk vestkyst er anlagt en fiskerihavn, er denne hurtigt blevet fyldt med fartøjer og er blevet for lille, og idag trænges der stærkt til mere plads i de havne, Nordsøfiskeriet benytter. I øvrigt er det jo sådan, at det offentlige til jernbaneanlæg, havneanlæg, jordforbedringer m. m. i stort omfang bruger penge, som ikke direkte forrenter sig, men som skaber nye produktionsmuligheder. Der må ved bedømmelse af, hvilken betydning det har for landet, at der bygges en fiskerihavn, tages i betragtning, at en fiskerihavn og fiskerierhvervet i det hele taget ikke blot giver beskæftigelse til det antal mennesker, der direkte er beskæftiget herved, men indirekte til et langt større antal. Thyborøn er et udmærket eksempel herpå. Antallet af aktive fiskere i denne havn er lille i forhold til byens samlede befolkning, men i Thyborøn findes ingen andre eksistensmuligheder end dem, fiskeriet skaber.

En eneste begrundelse turde være nok til, at Hanstholm havn nu bliver færdigbygget, nemlig denne, at gengive en stor del af den nordjydsk befolkning tilliden til dansk lovgivningsmagt. Ikke sjældent kan man i Nordjylland høre udtryk som: „Aldrig i Danmarks historie er en egns befolkning blevet holdt sådan for nar.“ En sådan udtalelse er et udmærket udtryk for den stemning, der er herskende i hele Nordvestjylland. Og det synes meget forståeligt. Da loven om havnens bygning blev vedtaget af rigsdagen den 31. marts 1917, blev der givet udtryk for stor glæde blandt såvel fiskerbefolkningen som landbefolkningen i både Thisted og Hjørring amter, idet et længe næret ønske nu syntes at gå i opfyldelse. En 6—7 år senere blev der af havnens modstandere rettet en del kritik mod projektet, og dette havde til følge, at de årlige bevillinger blev strøget på finansloven for 1925—26. Rigsdagen vedtog imidlertid at opretholde bevillingerne, og der var for anden gang slået

fast, at havnen skulle bygges. Da arbejdet skred ualmindelig langsomt frem, blev der i rigsdagen rettet en forespørgsel til daværende trafikminister Friis Skotte, der i folketingets møde den 17. januar 1935 bl. a. udtalte, at „når nu Hirtshalsmolen efter udløbet af næste finansår er færdig, anvendes på Hanstholm havn en årlig bevilling på trekvart million kr. Herefter skulle havnen ganske vist ikke være fuldt færdig før i 1947—48, men de ydre dækværker kan dog påregnes at være færdige i løbet af cirka 8 år.”

Det er forståeligt, at befolkningen i de to amter såvel som fiskerne landet over tiltrods for, at der nu var gået 17 år siden lovens vedtagelse, igen begyndte at håbe på havnens fuldførelse. Så kom katastrofen, Tyskernes besættelse af landet og dermed evakuering af hele Hansted by. Nu blev alt arbejdet ved havnen stoppet og en del af det udførte arbejde endog ødelagt, men der herskede dog stor tillid til, at når Tyskerne igen var ude af landet, ville skaden blive retableret i lighed med andre arbejder, der var ødelagt af Tyskerne, og arbejdet derfor genoptaget for at bygge havnen færdig, og denne tillid byggede i høj grad på hr. Friis Skottes udtalelse i rigsdagen den 17. januar 1935.

Der skete dog intet, før daværende trafikminister Carl Petersen på finansloven for 1947—48 fik fremskaffet en bevilling på 5—6 mill. kr. til reparation af den vestmole, der i de forløbne 6—7 år havde lidt stor skade. Det er naturligt, at befolkningen i de to amter tog meddelelsen om denne bevilling som et bevis på, at nu skulle der igen bygges videre på havnen, at den med andre ord var vedtaget på rigsdagen for tredje gang, godt 30 år efter, at loven første gang var vedtaget.

Det er ret indlysende, at disse tilstande efterhånden er blevet utålelige for den kommune, inden for hvis rammer havnearbejdet har skullet finde sted. Statens beslaglæggelse af store arealer i nu snart 34 år har ikke virket fremmende på initiativet med hensyn til oprettelse af nye virksomheder. Et ikke helt lille kontingent af arbejdere flyttede til kommunen i håb om arbejde ved havnen, og håbet om, at der igen ville komme gang i bygningen af havnen har holdt dem boende og derved foranlediget, at denne kommune har en meget stor arbejdslededsprocent, måske den største i landet.

Ud fra disse synspunkter er det mindretallets opfattelse, at havnen bør bygges færdig både af hensyn til den betydning, den vil have for fiskerierhvervets udvikling og udbytte og for at skabe erhvervsmuligheder for flere mennesker her i landet, men også af hensyn til den fiskerbefolkning, som lever langs vestkysten og da særlig Thykystens fiskere, der nu i mere end en menneskealder har haft den danske lovgivningsmagt og de skiftende regerings løfte om at få en havn, og som uden en havn ikke i længden vil kunne eksistere som fiskerbefolkning langs denne kyst. Hvis ikke havnen bygges, vil det betyde, at der sker en affolkning af kysten i Thy. De unge fiskere vil flytte væk, fordi de vil have gunstigere forhold som fiskere fra en havn både arbejds- og indtægtsmæssigt, og kun de ældre vil blive tilbage. Det vil gå hårdt ud over de kommuner, inden for hvilke de nuværende fiskerlejer ligger, og have en skadelig indflydelse på andre erhverv i hele amtet. Det vil ødelægge eksistensmulighederne for mange mennesker, hvor i stedet havnen ville skabe nye store erhvervsmuligheder.

På den anden side er mindretallet klar over, at landets økonomiske besværligheder og knaphed på materialer i nogen grad lige i dagene kan berede vanskeligheder for at sætte fuld kraft på færdiggørelse af havnen, og mindretallet indstiller herefter, at den igangværende istandsættelse af vestmolen fortsættes i så hurtigt tempo, som vejrforholdene tillader, og at der tillige tages fat på forberedelserne til arbejdet på bygning af østmolen, således at der de dage, hvor vejrforholdene hindrer arbejde på vestmolen, da kan arbejdes

på østmolen. Og at der så, når landets økonomi, materialeforsyningen og arbejdssituationen tillader det, da tages fat med fuld kraft på at bygge havnen færdig på kortest mulig tid. Den store fejl og det, der liar fordyret havnen så meget, er jo netop, at byggearbejdet er udført i et altfor langsomt tempo, og den fejl bør ikke gentages."

København den 18. december 1951.

N. Bjerregaard

Mogens Blach

Palle Christensen
formand

Fr. Grünfeld

K. Højgaard

A. F. Mogensen

Erik Ib Schmidt

Henry Stjernqvist

Johs. Sørensen

Laur. Thygesen

S. Svendsen T. Topsøe-Jensen
sekretærer

Bilag I.

Udførselen af fisk og fiskeriprodukter til næringsbrug, 1920—50.

| | Fersk fisk | | Ikke fersk fisk | | Skaldyr og krebsdyr, ikke hermetiske | | Fisk, skaldyr, krebs m. v. hermetiske m. v. | | Ialt fiskeriprodukter til næringsbrug | |
|---------------------|------------|-----------|-----------------|-----------|--------------------------------------|-----------|---------------------------------------------|-----------|---------------------------------------|-----------|
| | mill. kg | mill. kr. | mill. kg | mill. kr. | mill. kg | mill. kr. | mill. kg | mill. kr. | mill. kg | mill. kr. |
| 1920—24 gnsntl..... | 23,4 | 15,2 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,3 | 0,2 | 0,6 | 24,0 | 16,5 |
| 1925—29 — | 45,4 | 24,6 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | — | — | 45,9 | 25,3 |
| 1930—34 — | 53,7 | 30,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 54,5 | 31,2 |
| 1935—39 — | 53,8 | 34,9 | 1,2 | 0,7 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 55,6 | 36,4 |
| 1940—44 — | 89,5 | 102,4 | 2,7 | 4,1 | 6,5 | 9,3 | 0,3 | 1,4 | 99,0 | 117,2 |
| 1945..... | 43,4 | 81,0 | 1,0 | 1,9 | 0,3 | 0,8 | 0,1 | 0,3 | 44,8 | 84,0 |
| 1946..... | 85,4 | 140,2 | 8,8 | 14,5 | — | 0,3 | 0,3 | 1,5 | 94,5 | 156,5 |
| 1947..... | 80,6 | 136,1 | 16,2 | 27,5 | — | 0,1 | 1,5 | 6,9 | 98,3 | 170,6 |
| 1948..... | 80,0 | 140,6 | 16,9 | 27,7 | 2,5 | 0,9 | 2,6 | 10,9 | 102,0 | 180,1 |
| 1949..... | 103,3 | 151,9 | 9,7 | 16,0 | 9,7 | 3,8 | 5,1 | 19,2 | 127,8 | 190,9 |
| 1950..... | 87,6 | 128,5 | 5,3 | 10,3 | 22,2 | 4,9 | 7,1 | 26,0 | 122,2 | 169,7 |

Bilag II.

Udførselen af fisk og fiskeriprodukter til næringsbrug 1920—50.
fordelt på aftagerlande.

| | Tyskland mill. kr. | Storbritannien mill. kr. | Andre lande mill. kr. | I alt mill. kr. |
|---------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------|
| 1920—24 gnsntl..... | 3,9 | 8,5 | 4,1 | 16,5 |
| 1925—29 — | 10,8 | 11,3 | 3,2 | 25,3 |
| 1930—34 — | 9,3 | 16,2 | 5,7 | 31,2 |
| 1935—39 — | 10,8 | 17,2 | 8,4 | 36,4 |
| 1940—44 — | 103,9 | 0,4 | 12,9 | 117,2 |
| 1945..... | 14,9 | 51,1 | 18,0 | 84,0 |
| 1946..... | 17,1 | 89,1 | 50,3 | 156,5 |
| 1947..... | 7,0 | 83,1 | 80,5 | 170,6 |
| 1948..... | 4,6 | 87,3 | 88,2 | 180,1 |
| 1949..... | 25,0 | 83,7 | 82,2 | 190,9 |
| 1950..... | 25,2 | 58,3 | 86,2 | 169,7 |

| | Sverige mill. kr. | Belg.- Luxborg. mill. kr. | Italien mill. kr. | Frankrig mill. kr. | Tjekkosl. mill. kr. | Østrig mill. kr. | Schweiz mill. kr. |
|-----------|----------------------|---------------------------------|----------------------|-----------------------|------------------------|---------------------|----------------------|
| 1945..... | 4,3 | 5,7 | — | 1,5 | 0,1 | — | 3,7 |
| 1946..... | 4,6 | 16,2 | 12,1 | 0,3 | 2,9 | 0,1 | 4,7 |
| 1947..... | 4,8 | 17,0 | 28,8 | 1,7 | 7,3 | 4,9 | 3,8 |
| 1948..... | 7,0 | 15,1 | 25,9 | 8,0 | 6,8 | 3,6 | 4,7 |
| 1949..... | 7,6 | 7,7 | 21,6 | 3,7 | 6,3 | 8,3 | 4,2 |
| 1950..... | 9,4 | 7,2 | 19,0 | 6,7 | 4,1 | 4,4 | 4,8 |

Antal fiskere samt værdien af fartøjer og redskaber.

| | Antal fiskere ¹⁾ | | | | | | Fartøjernes værdi 1949 | Redskab. værdi 1949 | Værdi ialt af fartøjer og redskaber | Værdi pr. fisker ²⁾ |
|--------------------|-----------------------------|----|-------|-----|-------|-----|------------------------|---------------------|-------------------------------------|--------------------------------|
| | 1939 | | 1946 | | 1949 | | | | | |
| | E. | L. | E. | L. | E. | L. | | | | |
| Esbjerg..... | 1 434 | 55 | 2 147 | — | 2 028 | — | 42 724 | 3 389 | 46 113 | 22 740 |
| Thyborøn..... | 454 | 28 | 521 | 24 | 524 | 26 | 9 634 | 1 192 | 10 826 | 20 160 |
| Sæby..... | 81 | 7 | 78 | 18 | 69 | 6 | 1 109 | 134 | 1 243 | 17 260 |
| Skagen..... | 735 | — | 850 | 25 | 925 | 25 | 11 665 | 2 824 | 14 489 | 15 450 |
| Frederikshavn..... | 586 | 72 | 700 | 150 | 695 | 154 | 9 019 | 2 422 | 11 441 | 14 820 |
| Hirtshals..... | 162 | 15 | 292 | 32 | 325 | 35 | 4 234 | 792 | 5 026 | 14 670 |
| Strandby..... | 124 | 10 | 170 | 10 | 170 | 10 | 1 769 | 364 | 2 133 | 12 190 |
| Blokhus..... | 6 | 8 | 6 | 6 | 6 | 15 | 65 | 65 | 130 | 9 630 |
| Slettestrand..... | 18 | 2 | 17 | — | 17 | 3 | 99 | 37 | 136 | 7 350 |
| Agger..... | 7 | — | 48 | 4 | 56 | 8 | 323 | 98 | 421 | 7 020 |
| Fjaltring..... | 64 | 6 | 60 | 6 | 60 | 12 | 348 | 109 | 457 | 6 920 |
| Klitmøller..... | 146 | 36 | 100 | 40 | 100 | 30 | 344 | 327 | 671 | 5 830 |
| Ålbæk..... | 61 | 14 | 84 | 15 | 92 | 16 | 293 | 265 | 558 | 5 580 |
| Lønstrup..... | 34 | 4 | 30 | 3 | 25 | — | 85 | 38 | 123 | 4 920 |
| Thorupstrand..... | 35 | 20 | 47 | 16 | 48 | 17 | 157 | 118 | 275 | 4 870 |
| Lyngby..... | 21 | 3 | 20 | 2 | 22 | 2 | 59 | 41 | 100 | 4 350 |
| Stenbjerg..... | 235 | 20 | 191 | 16 | 191 | 16 | 537 | 278 | 815 | 4 090 |
| Løkken..... | 94 | — | 94 | — | 94 | 2 | 240 | 120 | 360 | 3 790 |
| Husby..... | 50 | 20 | 30 | 16 | 32 | 30 | 76 | 70 | 146 | 3 110 |
| Vigsø..... | 30 | 34 | 35 | 11 | 36 | 7 | 75 | 46 | 121 | 3 060 |
| Lild..... | 40 | 20 | 40 | 20 | 40 | 20 | 67 | 79 | 146 | 2 920 |
| Bangsbostrand..... | 18 | 14 | 12 | 16 | 7 | 18 | 8 | 8 | 16 | 1 000 |
| Harboøre..... | — | 16 | — | 20 | — | 6 | 1 | 1 | 2 | 670 |

1) E.: erhvervsfiskere L.: lejlighedsfiskere

2) Antallet af fiskere beregnet som summen af erhvervsfiskere og halvdelen af lejlighedsfiskerne.

Bilag IV.

| | Landet i havnene af danske fiskere 1949 | Landet i England 1949 | Talt 1949 | Værdi pr. fisker ¹⁾ |
|--------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------------|
| | 1 000 kr. | 1 000 kr. | 1 000 kr. | kr. |
| Esbjerg..... | 18 128 | 26 644 | 44 772 | 22 080 |
| Thyborøn..... | 9 988 | 3.142 | 13 130 | 24 450 |
| Sæby..... | 655 | 90 | 745 | 10 350 |
| Skagen..... | 20 661 | 605 | 21 266 | 22 680 |
| Frederikshavn..... | 3 999 | 2 962 | 6 961 | 9 020 |
| Hirtshals..... | 5 691 | 103 | 5 794 | 16 920 |
| Strandby..... | 1 460 | 325 | 1 785 | 10 200 |
| Blokhuse..... | 30 | — | 30 | 2 220 |
| Slettestrand..... | 115 | — | 115 | 6 220 |
| Fjaltring..... | 384 | 12 | 396 | 6 000 |
| Klitmøller..... | 1 165 | — | 1 165 | 10 130 |
| Ålbæk..... | 610 | — | 610 | 6 100 |
| Lønstrup..... | 287 | — | 287 | 11 480 |
| Thorupstrand..... | 269 | — | 269 | 4 760 |
| Lyngby..... | 178 | — | 178 | 7 740 |
| Stenbjerg..... | 1 322 | 34 | 1 356 | 6 810 |
| Løkken..... | 450 | — | 450 | 4 740 |
| Husby..... | 86 | — | 86 | 1 830 |
| Vigsø..... | 176 | — | 176 | 4 460 |
| Lild..... | 219 | — | 219 | 4 380 |
| Bangsbostrand..... | 8 | — | 8 | 500 |

1) Antallet af fiskere beregnet som summen af erhvervsfiskere og halvdelen af leilighedsfiskerne.

Fiskefangstens værdi 1900—1950.

Oversigten omfatter havne på Vestkysten og ved det nordlige Kattegat, ekskl. landinger i England.

| 1 000 kr. | 1900—04 | 1905—09 | 1910—14 | 1915—19 | 1920—24 | 1925—29 | 1930—34 | 1935—39 | 1940—44 | 1946—50 |
|---------------------|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Højer | — | — | — | — | — | 3 | 42 | 35 | 51 | 71 |
| Fanø | 1 | — | 1 | 2 | 1 | — | 2 | 2 | 5 | 2 |
| Esbjerg | 607 | 1 101 | 1 520 | 6 595 | 5 076 | 7 298 | 7 100 | 7 540 | 40 806 | 20 417 |
| Hjerting | 38 | 39 | 63 | 172 | 154 | 161 | 174 | 52 | 55 | 72 |
| Blåvand | — | 1 | 2 | 3 | 8 | 2 | 2 | 3 | 3 | 1 |
| Vejers | — | — | — | 2 | — | 1 | 1 | 1 | 2 | — |
| Nymindegab | 8 | 31 | 10 | 118 | 43 | 82 | 87 | 46 | 19 | 29 |
| S. Lyngvig | 19 | 47 | 25 | 174 | 61 | 59 | 87 | 46 | 52 | 31 |
| Husby | 11 | 21 | 17 | 73 | 27 | 34 | 26 | 35 | 111 | 90 |
| Fjaltring | 21 | 21 | 16 | 170 | 25 | 30 | 40 | 132 | 310 | 518 |
| Harboøre | 84 | 123 | 41 | 193 | 14 | 2 | 2 | 6 | 17 | 31 |
| Lemvig | — | 135 | 219 | 1 318 | 158 | 52 | — | — | — | — |
| Thyborøn | — | — | — | 426 | 245 | 598 | 1 305 | 2 498 | 8 807 | 8 835 |
| Agger | 15 | 27 | 18 | 184 | 46 | 48 | 36 | 6 | 3 | — |
| Stenbjerg | 108 | 209 | 180 | 952 | 390 | 327 | 365 | 306 | 1 200 | 1 225 |
| Klitmøller | 51 | 131 | 128 | 761 | 301 | 384 | 461 | 481 | 1 138 | 1 004 |
| Vigsø | 18 | 41 | 34 | 196 | 92 | 68 | 72 | 60 | 244 | 217 |
| Lild | 18 | 25 | 24 | 112 | 87 | 52 | 67 | 71 | 198 | 234 |
| Thorupstrand | 10 | 23 | 26 | 84 | 50 | 39 | 68 | 65 | 228 | 195 |
| Slettestrand | 3 | 11 | 14 | 46 | 43 | 31 | 41 | 54 | 182 | 163 |
| Blokkhus | 5 | 6 | 8 | 18 | 13 | 19 | 23 | 15 | 51 | 44 |
| Løkken | 60 | 90 | 73 | 277 | 259 | 218 | 261 | 132 | 460 | 498 |
| Lyngby | 18 | 21 | 21 | 41 | 43 | 51 | 62 | 56 | 110 | 213 |
| Lønstrup | 43 | 49 | 30 | 115 | 104 | 87 | 93 | 98 | 186 | 254 |
| Hirtshals | 47 | 75 | 86 | 187 | 100 | 254 | 336 | 446 | 1 729 | 5 388 |
| Tversted | 3 | 3 | 6 | 12 | 5 | 2 | 6 | 4 | 13 | 18 |
| Højen | 13 | 7 | 2 | 4 | 2 | 2 | — | 1 | — | — |
| Skagen | 270 ¹⁾ | 746 | 850 | 1 574 | 1 429 | 1 564 | 1 625 | 2 826 | 9 758 | 17 382 |
| Ålbæk | — | — | — | — | — | 174 | 102 | 169 | 500 | 568 |
| Strandby | — | — | — | — | — | 454 | 257 | 263 | 959 | 1 577 |
| Frederikshavn | 1 144 | 1 456 | 950 | 1 425 | 788 | 1 139 | 1 260 | 1 721 | 3 158 | 4 669 |
| Bangsbostrand | — | — | — | — | — | 12 | 15 | 37 | 60 | 26 |
| Sæby | — | — | — | — | — | 212 | 163 | 201 | 663 | 831 |
| Ialt | 2 615 | 4 439 | 4 364 | 15 234 | 9 564 | 13 459 | 14 094 | 17 362 | 71 078 | 64 603 |

¹⁾ Skagen havn påbegyndtes i 1904.

T. 100000 for værdi af fiskefangstene værdi 1900—1950.

Oversigten omfatter havne på Vestkysten og ved det nordlige Kattegat, ekskl. landinger i England.

| procent | 1900—04 | 1905—09 | 1910—14 | 1915—19 | 1920—24 | 1925—29 | 1930—34 | 1935—39 | 1940—44 | 1946—50 |
|--------------------|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Højer..... | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Fanø..... | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Esbjerg..... | 23,2 | 24,8 | 34,9 | 43,2 | 53,2 | 54,2 | 50,3 | 43,3 | 57,3 | 31,7 |
| Hjerting..... | 1,5 | 0,9 | 1,4 | 1,1 | 1,6 | 1,2 | 1,2 | 0,3 | 0,1 | 0,1 |
| Blåvand..... | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Vejers..... | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Nymindøgab..... | 0,3 | 0,7 | 0,2 | 0,8 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| S. Lyngvig..... | 0,7 | 1,1 | 0,6 | 1,1 | 0,6 | 0,4 | 0,6 | 0,3 | 0,1 | 0,0 |
| Husby..... | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 |
| Fjaltring..... | 0,8 | 0,5 | 0,4 | 1,1 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,8 | 0,5 | 0,8 |
| Harboøre..... | 3,2 | 2,8 | 0,9 | 1,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Lemvig..... | 0,0 | 3,0 | 5,0 | 8,7 | 1,7 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Thyborøn..... | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,8 | 2,6 | 4,4 | 9,3 | 14,4 | 12,4 | 13,8 |
| Agger..... | 0,6 | 0,6 | 0,4 | 1,2 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stenbjerg..... | 4,1 | 4,7 | 4,1 | 6,3 | 4,1 | 2,4 | 2,6 | 1,8 | 1,7 | 1,9 |
| Klitmøller..... | 2,0 | 3,0 | 2,9 | 5,0 | 3,1 | 2,9 | 3,3 | 2,8 | 1,6 | 1,6 |
| Vigso..... | 0,7 | 0,9 | 0,8 | 1,3 | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Lild..... | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,9 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,4 |
| Thorupstrand..... | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,3 |
| Slettestrand..... | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 |
| Blokkhus..... | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 |
| Løkken..... | 2,3 | 2,0 | 1,7 | 1,8 | 2,7 | 1,6 | 1,9 | 0,8 | 0,6 | 0,8 |
| Lyngby..... | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,3 |
| Lønstrup..... | 1,6 | 1,1 | 0,7 | 0,8 | 1,1 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,3 | 0,4 |
| Hirtshals..... | 1,8 | 1,7 | 2,0 | 1,2 | 1,0 | 1,9 | 2,4 | 2,6 | 2,4 | 8,3 |
| Tversted..... | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Højen..... | 0,5 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Skagen..... | 10,3 ¹⁾ | 16,8 | 19,5 | 10,3 | 14,9 | 11,6 | 11,5 | 16,3 | 13,7 | 26,9 |
| Albæk..... | | | | | | 1,3 | 0,7 | 1,0 | 0,7 | 0,9 |
| Strandby..... | | | | | | 3,4 | 1,8 | 1,5 | 1,4 | 2,4 |
| Frederikshavn..... | | | | | | 8,5 | 8,9 | 9,9 | 4,4 | 7,2 |
| Bangsbostrand..... | | | | | | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Sæby..... | | | | | | 1,6 | 1,2 | 1,2 | 0,9 | 1,3 |
| Ialt..... | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹⁾ Skagen havn påbegyndtes i 1904.

Oplysninger om tilflyttere til Hirtshals (Horne-Asdal kommune).

Fordeling efter fraflytningskommune og tilflyttingsår.

| Fraflytningskommune | Tilflyttingsår | | | | | | | | | | | | Ialt | | | |
|----------------------------------------|----------------|----|---------|----|---------|----|---------|----|---------|----|---------|-----|---------|-----|-----|-----|
| | 1915—19 | | 1920—24 | | 1925—29 | | 1930—34 | | 1935—39 | | 1940—44 | | 1945—48 | | F. | A. |
| | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | | | | |
| Kystkommuner langs Skagerak..... | — | 3 | 5 | 8 | 7 | 9 | 9 | 8 | 5 | 9 | 13 | 29 | 13 | 34 | 52 | 100 |
| Skagen..... | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 2 | — | — | 2 | 3 | 5 | 12 |
| Frederikshavn, Søby..... | — | 1 | — | 2 | 1 | — | — | — | 3 | 3 | 3 | 7 | — | 15 | 7 | 28 |
| Hjørring, Brønderslev..... | — | — | — | 8 | — | 4 | 1 | 4 | 1 | 6 | 1 | 26 | 2 | 32 | 5 | 80 |
| Sognekomm. iøvrigt i Hjørring amt..... | — | 1 | — | 7 | — | 6 | 1 | 11 | 1 | 8 | 2 | 17 | 4 | 62 | 8 | 112 |
| Hansted..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 39 | 10 | 10 | 7 | 49 | 17 |
| Øvrige sognekomm. i Thisted amt..... | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 3 | 7 | 8 | 10 |
| Aalborg..... | — | 1 | — | — | — | 2 | — | 1 | — | 1 | 3 | 1 | 1 | 11 | 4 | 17 |
| Esbjerg..... | — | — | 1 | — | — | — | 1 | 3 | — | 1 | 1 | — | 2 | 3 | 5 | 7 |
| Øvrige byer i Jylland..... | — | 1 | 1 | — | — | 4 | — | 2 | — | — | — | 9 | 2 | 19 | 3 | 35 |
| — sognekomm. i Jylland..... | — | — | — | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | — | 5 | 1 | 8 | 8 | 22 | 11 | 41 |
| Provinshyer på øerne..... | — | 1 | — | — | — | 1 | — | 2 | — | 1 | — | 3 | — | 3 | — | 11 |
| Sognekomm. på øerne..... | — | — | — | 2 | 1 | 1 | — | — | — | 1 | — | 5 | 3 | 8 | 4 | 17 |
| København..... | — | — | — | — | — | 4 | — | 1 | — | 2 | — | 13 | — | 8 | — | 28 |
| Udlandet..... | — | — | — | 1 | 1 | 1 | — | 2 | — | 2 | — | — | — | 3 | 1 | 9 |
| Uoplyst..... | — | 3 | — | — | — | 2 | 2 | — | — | 4 | — | 6 | — | 3 | 2 | 18 |
| Ialt..... | — | 11 | 7 | 31 | 12 | 37 | 16 | 40 | 12 | 46 | 67 | 137 | 50 | 240 | 164 | 542 |

Ann.: Tallene vedrører den befolkning, der boede i Hirtshals (Horne-Asdal) ved udgangen af 1948. Hustru og børn er dog ikke medregnede.

F betyder fiskere.

A — andre erhverv.

Oplysninger om tilflyttere til Hirtshals (Horne-Asdal kommune).

Fordeling efter tilflyttingsår og alder ved tilflytningen.

| Alder ved tilflytningen | Tilflyttingsår | | | | | | | | | | | | Ialt | | | |
|-------------------------|----------------|----|---------|----|---------|----|---------|----|---------|----|---------|-----|---------|-----|-----|-----|
| | 1915—19 | | 1920—24 | | 1925—29 | | 1930—34 | | 1935—39 | | 1940—44 | | 1945—48 | | F. | A. |
| | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | F. | A. | | |
| —15 år..... | — | — | 1 | — | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | 2 | 2 | — | — | 2 | 7 | 7 |
| 15—19 | — | — | — | — | 2 | 4 | 2 | 3 | 1 | 2 | 13 | 10 | 8 | 61 | 26 | 80 |
| 20—24 | — | 3 | 3 | 5 | 2 | 6 | 1 | 11 | 1 | 5 | 8 | 28 | 10 | 50 | 25 | 108 |
| 25—29 | — | 3 | 2 | 9 | 1 | 5 | 2 | 7 | 5 | 12 | 12 | 27 | 19 | 42 | 41 | 105 |
| 30—34 | — | 4 | — | 6 | 1 | 7 | 3 | 7 | 2 | 5 | 10 | 24 | 5 | 21 | 21 | 74 |
| 35—39 | — | 1 | — | 2 | 2 | 9 | 1 | 5 | — | 8 | 5 | 20 | 5 | 21 | 13 | 66 |
| 40—49 | — | — | 1 | 9 | 1 | 4 | 4 | 4 | 1 | 8 | 11 | 12 | 1 | 15 | 19 | 52 |
| 50—59 | — | — | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — | 5 | 7 | 2 | 13 | 8 | 22 |
| 60— | — | — | — | — | — | — | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 9 | — | 15 | 4 | 28 |
| Ialt.... | — | 11 | 7 | 31 | 12 | 37 | 16 | 40 | 12 | 46 | 67 | 137 | 50 | 240 | 164 | 542 |

Ann.: Tallene vedrører den befolkning, der boede i Hirtshals (Horne-Asdal) ved udgangen af 1948. Hustru og børn er dog ikke medregnede.

F betyder fiskere.

A — andre erhverv.

Erhvervsvirksomheder i Hirtshals og Skagen 1948.

| | Horne-Asdal (Hirtshals) | | | Skagen | | |
|----------------------------------------------------------------|-------------------------|----------|--------------|--------------|----------|--------------|
| | Antal virks. | Personel | Omsætn. 1947 | Antal virks. | Personel | Omsætn. 1947 |
| | | | 1 000 kr. | | | 1 000 kr. |
| <i>Virksomheder knyttet til fiskeri:</i> | | | | | | |
| Skibs- og bådebyggeri..... | 1 | 16 | 167 | 3 | 50 | 815 |
| Fiskehermetik..... | 1 | 30 | 649 | 5 | 217 | 7 876 |
| Fiskerøgeri..... | — | — | — | 3 | 11 | 1 149 |
| Vådbinderi..... | 2 | 15 | 500 | 3 | 29 | 478 |
| Sejl- og flagforretning..... | — | — | — | 2 | 4 | 43 |
| Pakkasse(fiskekasse)fabrik..... | — | — | — | 1 | 4 | 129 |
| Maskinfabrikker..... | — | — | — | 5 | 70 | 985 |
| Maskinværksteder..... | 3 | 30 | 350 | 2 | 30 | 704 |
| Isværk..... | — | — | — | 1 | 20 | 619 |
| Fiskegrossister..... | 8 | 46 | 5 364 | 29 | 167 | 2 620 |
| Fiskeauktion..... | 1 | 14 | 3 500 | 1 | 18 | 18 719 |
| Skibsproviantering..... | 2 | 11 | 663 | 3 | 41 | 2 831 |
| Fiskehandlere, detail..... | 1 | 2 | 27 | 5 | 9 | 371 |
| Rederi..... | — | — | — | 1 | 19 | 204 |
| Ialt... | 19 | 164 | — | 64 | 689 | — |
| <i>Andre virksomheder:</i> | | | | | | |
| Industri og håndværk..... | 66 | 223 | 4 357 | 120 | 493 | 9 260 |
| Detailhandel m. v..... | 39 | 109 | 3 607 | 100 | 295 | 12 607 |
| Hoteller og restaurationer..... | 4 | 36 | 917 | 32 | 169 | 2 217 |
| Vognmænd..... | 26 | 43 | 600 | 29 | 83 | 914 |
| Løvrigt..... | 2 | 4 | — | 20 | 150 | — |
| Samtlige virksomheder ved industri, håndværk, handel m. v..... | 156 | 579 | — | 365 | 1 879 | — |
| Fiskerierhvervet ifølge fiskeristatistikken.. | — | 315 | 7 577 | — | 900 | 17 070 |

