

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

I medgang og modgang - Rapport over udviklingen af den moderne havn i Aarhus fra o. 1840-2006.



Dampskibsbroen o. 1860 efter maleri i Den Gamle By.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Indholdsfortegnelse

1. Indledning, s. 3.
2. Eksisterende forsknings- og kildemateriale. – Hvad findes der, og hvordan behandles det? s. 3-5.
3. Havnen udvides – Forvandlingen fra åhavn til kysthavn, s. 6-7.
4. Nordhavnen anlægges, s. 8.
5. Arbejderne ved Aarhus havn omkring indgangen til 1900-årene, s. 8-9.
6. Sydhavnsløsningen og første verdenskrig, 1905-1920erne, s. 9-11.
 - 6.1. Skibsfarten under- og efter første verdenskrig, 1914-1918, s. 10-11.
7. Forholdet mellem havn og by i årene, 1915-1935, s. 11-12.
8. Havnens status og udvikling i årene op til, under og efter anden verdenskrig, 1935-1965, s. 12-14.
 - 8.1. Ulykken d. 4. juli og havnen under besættelsesårene, s. 13-14.
 - 8.2. Årene efter krigen, s. 14.
9. Aarhus og den moderne basishavn, 1960-1990, s. 15-16.
 - 9.1. Containerhavnen, s. 15.
10. I medgang og modgang, 1973-2006, s. 16-17.
11. Hvad så nu? – Refleksioner over fremtiden for Aarhus havn, s. 18.
12. Konklusion, s. 19-20.
13. Litteratur- og kildefortegnelse, s. 21-24.
 - 13.1. Forskningsværker, s. 21.
 - 13.2. Stemningsnarrativer, s. 21.
 - 13.2. Kildefortegnelse, 22-23.
 - 13.4. Litteratur og kilder anvendt i rapporten, s. 24.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

1. Indledning

Følgende er en rapport over den historiske udvikling af Aarhus¹ havn fra ca. 1840 til 2006. Tidsafgrænsningen er ikke tilfældig. I 1840 er det industrialiserede Danmark stadigvæk i sin opstartsfasen, og arbejdet med den moderne havn, som vi kender den i dag påbegyndes.

Formålet med hele skrivelsen er at give studerende, forskere, museer og andre interesserede et overblik over, hvordan havnen og dennes historie har udviklet sig i Aarhus. Ligeledes er rapportens hensigt at vise hvilket kildemateriale, der er til rådighed på området, således at man lettere kan gå i gang med sine egne undersøgelser. - Det er mit klare indtryk, at et sådant overblik har været tiltrængt.

2. Eksisterende forsknings- og kildemateriale – Hvad findes der, og hvordan behandles det?

Jeg vil her opridse det kilde- og forskningsmateriale, vi har til rådighed.

Dette gøres nemmest ved at arrangere ovenstående i nogle relevante grupper inddelt efter hvilken tilgang de har til havnens historie.

Lad os i første omgang se nærmere på de udviklingshistoriske værker om Aarhus havn. Disse er gode, hvis man ønsker en gennemgang af havnens historie i en sammensat kronologisk fortælling. Typisk for disse er, at de er sammensat af flere forfatteres bidrag, såkaldte antologier, hvorfor man får en afvekslende fortællestil, der alligevel harmonerer godt med hinanden. Disse optræder typisk i værker af flere bind. – Når der nedenfor refereres til de forskellige værker, så nævner jeg kun forfatternavn og titel. De fulde bibliografiske data forefindes i rapportens litteraturliste.

¹ Jeg har i denne rapport konsekvent valgt at benytte den nutidige retstavningsmæssige praksis for Aarhus.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Jens Engbergs bog ” *Dyre lærepenge - Den store havnestrejke i 1897* ” er udgivet i 1985 og centrerer sig mest om en enkelt begivenhed, nemlig havnestrejken i Aarhus anno 1897.

Det næste i rækken er pt. det eneste forskningsværk, der er en fortælling om havnens historiske udvikling sammenkoblet med erindringshistorier fortalt af havnearbejderne selv samt deres familier og efterkommere. Titlen er: ” *Havnearbejderne i Århus før containerens tid* ”, og er skrevet af Svend Aage Andersen i 1986.

Dernæst er der tobindsværket ” *Fra åhavn til kysthavn* ” fra 1990 og ” *Fra kysthavn til storhavn* ” fra 1994. - Førstnævnte omhandler Aarhus havn fra vikingetid til første verdenskrig. Det næste fortsætter, hvor det første slap, og strækker sig fra første verdenskrig til 1995. - Denne udgivelse er skrevet af flere bidragsydere, og er slutteligt redigeret af Erik Korr Johansen.

Ib Gejls flerbandsværk, ” *De skabte Århus* ” fra 1991-92, rummer en detaljeret kronologisk gennemgang af Aarhus’ historie. – I denne fortælling er havnen uundgåelig.

Kirsten Folke Harrits har udgivet to bøger, ” *Dokken – En forsvunden verden* ”, og ” *I dokkens verden* ” omhandlende arbejdererindringer fra efter besættelsen til ca. 1993. Bøgerne er fra hhv. 2003 og 2008.

Den nyeste udgivelse er et værk, som omhandler de fleste større danske havnes udvikling fra industrialiseringen til 1970. Titlen er, ” *Industrisamfundets havne 1840-1970* ”, og er også forfattet af flere personer.

Slutteligt er der en række af titler, jeg vil betegne som stemningsnarrativer. – Disse handler ligeledes om Aarhus havn, men er mere underholdningslitteratur, der har til formål at skildre sjove fortællinger fra Aarhus havn på en lettilgængelig og folkelig måde. Værkerne indeholder hverken kilde- eller litteraturhenvisninger, og kan derfor dårligt benyttes i forskningsmæssige sammenhænge. Disse er henholdsvis, ” *Færdigt arbejde* ” af Mogens Rasmussen, ” *Mennesker på havnen* ” og ” *Åkander vokser ikke i saltvand* ” af Knud Esmann samt ” *Sproget på havnen* ” af Willy Horn Hansen.

I det følgende vil jeg pege læseren i den retning, man skal gå, når man vil finde kildemateriale om Aarhus havn. – Selv havde jeg i starten svært ved finde frem til materialet, men med hjælp fra det kompetente personale på Erhvervsarkivet i Aarhus, fandt jeg til sidst frem til, hvad jeg selv anser

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

som det mest repræsentative. Jeg vil nedenfor, som med forskningslitteraturen, forsøge at inddele kilderne i relevante grupperinger. Deres fulde titel kan også hentes i litteraturlisten.

Den første kildegruppe, der fortjener opmærksom, er *"Forhandlingsprotokollerne fra havneudvalget i Århus kommune"*. Disse protokoller indeholder alle referater fra forhandlinger indgået mellem Aarhus kommune og havnen. Herunder bygnings- og udvidelsestilladelser, forespørgsler mm.

Et andet særdeles brugbart materiale er *"Havnefogedens regnskaber for havnemesteren."* Disse er sendt direkte til havnemesteren, og her kan man selvsagt finde havnens interne regnskaber.

I samme boldgade har vi *"Århus havns kasseregnskaber"*, som er en fortegnelse over alle ud- og indgående kontantbetalinger tilhørende havnens regnskaber.

"Århus havns beretninger" er en generel oversigt over, hvad der rørte sig på havnen. Ligeledes gennemgås havnen som forretning, og man kan derfor i disse kilder finde driftsregnskaber, oversigter over ladet godsmængde samt skibsfart.

Vil man have fat i de førnævnte erindringskilder, det vil sige kilderne, der beretter om livet som arbejder ved Aarhus havn, er det først og fremmest hensigtsmæssigt at konsultere Nationalmuseets Industri og Håndværker Arkiv, det såkaldte NIHA. Arkivet rummer godt nok kun nogle få beretninger om Aarhus havn, men dem som findes, er værd at bemærke. Der fortælles om arbejdsdagen, ansættelsesforhold, familieforhold, jargon, løn mm.

I forlængelse af ovenstående, kan man med fordel, se nærmere på Erhvervsarkivets *"Levnedsskildringer 1886-1950"*. - Disse er også erindringer fra havnearbejdere, men gennemgår nogle lidt andre temaer, end dem fra NIHA. Her kan der findes oplysninger om livet i byens arbejderkvarterer, spisevaner, livet omkring højtiderne og så fremdeles. – Bemærk, at de nyeste af disse, kræver godkendt aktindsigt.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

3. Havnen udvides – Forvandlingen fra åhavn til kysthavn

Tidligere, lå havnen langs åen, som i vore dage, er omdannet til rekreativt forløb, der løber gennem centrum af Aarhus.

Arbejdet med den nye havn påbegyndes, omkring år 1840, efter pres fra købmænd, redere, skibsførere, og andre, som var interesserede i de økonomiske fordele, et industrielt havneanlæg ville føre med sig. Handelsstandens positive indstilling til havnen gør sig gældende fra slutningen af 1860'erne, og fra omtrent dette tidspunkt er havnens geografiske placering, cirka, som vi kender den i dag. Havneledelsen blev, fra start, underlagt det nyligt stiftede byråd, hvor markante og vigtige personer fra toppen af byens erhvervsliv, indtog de mest magtfulde af pladserne. Selvom der, til tider, var visse uoverensstemmelser mellem især Højres og Socialdemokratiets byrådsmedlemmer om hvordan havnen skulle udvikle sig, så var der faktisk opbakning fra begge fløje til langt de fleste af udvidelsesforslagene.² Problemet var, at havnens åmunding simpelthen var blevet for lille. Det betød, at der kunne opstå problemer med at sikre havnes vareoplag i dårligt vejr, hvor der var fare for at gå på grund.³

Udbygningen af havnen skete på et tidspunkt, hvor Danmark igen var kommet ovenpå efter det økonomiske nederlag, som Napoleonskrigene (1804-1815) havde været skyld i. Krigene havde betydet, at Danmark blev udelukket for den internationale handel eftersom de i krigene, havde stået på samme side som Napoleon. Derfor var mange handelshuse gået ned og hjem. I det hele taget var havnens udvikling i disse år i høj grad præget af de noget skiftende omstændigheder som Danmark i perioden undergik.

For det første blev konsumtionsafgiften fjernet i 1851. – Dette var en afgift, som landboerne havde betalt ved byporten mod at opnå tilladelse til at sælge deres varer inde i byen. Med afskaffelsen blev de volde og planker, der tidligere havde omsluttet Aarhus revet ned, hvilket i praksis fungerede som en symbolsk manifestation på afviklingen af toldgrænsen mellem land og by. Ophævelsen af konsumtionsafgiften var i øvrigt første punkt på dagsordenen i indførelsen af næringsfriheden,

² Erik Korr Johansen, Fra åhavn til kysthavn – Århus havns historie til 1914, s. 127, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1990.

³ Industrisamfundets havne, 1840-1970, s. 218-236, Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer, 2008.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

som kom på tapetet i forbindelse med den nye Junigrundlov af 1849. - Den endelige næringsfrihed så dog først dagens lys i 1857.⁴

Næringsfriheden var en god ting for havnens økonomi, fordi at man nu havde ret til at drive en langt friere handel end man førhen, med mesterlavenes monopolret, havde været vandt til.⁵

I 1861 står det nye havneanlæg færdigt, og i kølvandet heraf byggedes en ny dampskibsbro mod sydvest, som blev tilegnet rutetrafikken mellem Aarhus og Korsør (siden Kalundborg).

Fra 1862 åbner jernbanestrækningen mellem Aarhus og Randers, og der oprettes en forbindelse fra jernbanen til havnen, således, at man kunne spare arbejds- og transport omkostninger ved at lade varetransporten blive kørt direkte til havneanlægget. – Resultatet blev, at trafikken på havnen øgedes markant. Ligeledes var anlæggelsen af jernbanenettet medvirkende årsag til, at konkurrencen mellem de danske købstæder blev større. Man kunne nu udskibe varer i den havn, som var mest profitabel og var dermed ikke, som før, bundet til at benytte den havn, som geografisk lå tættest på.

Da man som følge af krigen i 1864 måtte afstå hertugdømmerne Slesvig, Holsten og Lauenborg, medførte det problemer for handelen mellem de østjyske havne og de ny-vundne preussiske landområder. Sidstnævnte blev nemlig, fra den danske Rigsdag, pålagt store afgifter og restriktioner. Nord for den nye grænse fandtes på daværende tidspunkt ingen havne, der kunne leve op til de vestslesvigske- rent udskibningsmæssigt, og Danmarks eksportruiter måtte nu udgå fra Aarhus, som kom til at tjene mange penge på denne handelssituation.⁶

⁴ <http://danmarkshistorien.dk/perioder/det-unge-demokrati-1848-1901/handel-og-byudvikling/>

⁵ [Skibsfart og vareomsætning, 1845-65, Erhvervsarkivet, Aarhus] – Alle henvisninger til kilder vil i denne rapport være indrammet i en skarp parentes.

⁶ Erik Korr Johansen, Fra åhavn til kysthavn – Århus havns historie til 1914, s. 39-48, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1990.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

4. Nordhavnen anlægges

I 1883 var det nyetablerede havnebassin fra 1861 allerede utidssvarende. Havnen var ikke længere leveringsdygtig udi oplagspladser og pakhuskapacitet. Ydermere var skibene vokset i gennemsnit, og det kunne give anledning til problemer i forhold til anløbning af havnen. Det betød, at der atter måtte udvides, og i 1890 står et nyt bassin færdigt. - Det blev placeret nord for det første, og fik deraf navnet ”Nordhavnen”.⁷

5. Arbejderne ved Aarhus havn omkring indgangen til 1900-årene

Udviklingen af havnen samt den øgede vareomsætning medførte enorme ændringer i arbejdsforholdene især i forbindelse med losning og lastning af de skibe, som lå til kaj i Aarhus havn. Tidligere havde skibets egen besætning klaret arbejdet i samarbejde med de folk, købmændene typisk havde ansat, til at viderefragte skibets bestilte varer, når de var kommet på land.

Med de forskellige tiltag som ruteskibsfarten, anlæggelsen af jernbanen samt den accelererende udenrigshandel, som krævede større mængder af foderstoffer, støbegods samt brændsel, blev hyrede havnearbejdere en stadigt mere integreret del i håndteringen af skibenes last.⁸

Oprindeligt var det sådant, at havnearbejderne blev ansat af skibets kaptajn, men som årene gik, blev det mere almindeligt, at stevedorer antog de arbejdere, de havde brug for. De, som ønskede arbejde, mødte simpelthen bare op på havnen, og stillede sig i kø. Blev man antaget, udførte man en konkret opgave, fik udbetalt sin akkordløn, og gik derefter hjem uden yderligere forpligtigelser.

Retten til at drive stevedore virksomhed var i princippet forbeholdt enhver – det havde omtalte næringsfrihedslov af 1857 sørget for. - Som oftest var det dog sådan, at det var kaptajner eller andre søfolk med megen erfaring, der typisk påtog sig rollen som ”arbejdsgiver”.

⁷ Industrisamfundets havne, 1840-1970, s. 218-236, Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer, 2008.

⁸ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 116-118, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Tiden med de frie stevedorer ophørte i 1885, hvor ”Havnearbejdernes Fagforening” stiftedes. Målet var at overtage kontrollen over udliciteringen af arbejdet på havnen. Det blev dog pure afvist af de tidligere stevedorer, der tit var ansat under et af havnens større selvskaber. Som modpol til arbejdernes fagforening blev ”Foreningen af arbejdsgivere ved Århus havn” oprettet i 1895. De opførte hurtigt havnekontoret, som fremover stod for at uddelegere arbejdet.

Ved overgangen til år 1900 og i de følgende år mekaniseres havnens arbejde og samtidigt forbedres løn- og arbejdsforholdene væsentligt. En kortvarig overenskomst mellem havnearbejdernes fagforening og arbejdsgivernes forening så dagens lys i 1886, men den blev ophævet året efter. Som følge heraf opstod en stor strejke i 1887. Fra 1908 blev arbejdernes organisationsret på ny anerkendt af arbejdsgiverne, og der blev indgået nye permanente overenskomster. Som årene gik, forsvandt proceduren bag akkordarbejdet, og man gik i højere grad over til faste ansættelser. Det betød samtidigt at antallet af havnearbejderne med tiden, blev reduceret kraftigt.⁹

6. Sydhavnsløsningen og første verdenskrig, 1905-1920erne

Selvom Aarhus ved indgangen til det 20. århundrede stod i en relativ stærk økonomisk position, så var man stadigvæk en havn, som var hovedstadens langt underlegen. I spidsen lå Københavns havn, som var langt over niveauet for de danske provinshavne på alle områder. Til gengæld indtog Aarhus førerpositionen over de danske provinshavne tæt forfulgt af Aalborg. - Herefter kom Odense og Esbjerg.

I disse år byggedes, i Aarhus, også Sydhavnen, der var blevet nødvendig, fordi man igen var kommet i logistiske problemer. Umiddelbart efter etableringen af Sydhavnen opførtes atter et nyt bassin, nemlig Kornpieren, mod øst. Formålet var at skabe den nødvendige læ for Sydhavnsbassinet. Ved bugten grænsende op til Strandvejen byggedes ligeledes Østremole, som udgjorde havnens afgrænsning mod byens østside. På det gamle havneområde skød de store Korn-

⁹ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 116-118, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

og foderstoffirmaer i vejret, og andre handelsfirmaer fulgte snart trop. – Heraf bør ”Det danske gødningskompagni” og ”Dansk Svovlsyre og Superfosfatfabrik” nævnes som de allervigtigste.¹⁰

6.1. Skibsfarten under- og efter første verdenskrig, 1914-1918

Bortset fra tiden omkring sommermånederne i 1915 er årene under første verdenskrig kendetegnet som nedgangsperiode for Aarhus havn. Alligevel, gik det ikke så slemt ud over Aarhus, som det gjorde for andre af landets havne. Værst gik det for København og Esbjerg, især sidstnævnte, som var blevet omlagt, så den stort set kun udelukkende fungerede som eksporthavn for England. Med Ubådskrigen fra 1917 led Esbjerg havn dog sin største nød hidtil.

Ovenstående betød, at Aarhus sammen med Aalborg - i krigsårene - blev udgangspunkt for den danske landbrugseksport til England. Eftersom krigen tog til, blev det dog alligevel svært at opretholde en vedvarende skibsfart over Nordsøen.

Under første verdenskrig betalte det danske krigsministerium for to permanent liggende skibe med militært personel ombord. Skibenes funktion var at beskytte Aarhus havn i tilfælde af, at krigen skulle brede sig til det ellers neutrale Danmark. Eksempler på andre mere eller mindre usædvanlige skibe, der lå til kaj i Aarhus, er de to svenske dampskibe, ”Birger Jarl” og ”Æolus”, som blev administreret af Røde Kors. Disse anløb havnen to gange i løbet af 1917. – Målet var at aflevere syv fangetransporter bestående af invalide krigsfanger overført fra Rusland. Fangerne blev ved skibenes ankomst fragtet med tog til den lille by Hald nær Viborg, hvor der lå en fangelejr.

Da krigen sluttede i 1918, øgedes skibsfarten igen, og man kom hurtigt tilbage til en økonomi, der gav overskud, eftersom det lykkedes, at få genoprettet nogle af de handelsforbindelser, man havde haft før krigen. Det drejede sig især om ruterne mellem Aarhus og Leith, Newcastle, Hamborg og Oslo. I det øvrige krigsramte Europa var behovet for udenlandske varer enormt, og her kunne Danmark være behjælpelige med leveringen. Selvom man ved krigens afslutning umiddelbart oplevede en opadgående vækst for skibsfarten i Aarhus, så var fornøjelsen kort. Med den kortvarige fredskrise, der prægede den internationale verdensøkonomi fra 1920-21, var der igen tilbagegang i

¹⁰ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 9-10, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

skibsfarten. Billedet vendte alligevel forholdsvis hurtigt, og efter 1921 herskede der fremgang indtil o. 1936.¹¹

7. Forholdet mellem havn og by i årene, 1915-1935

Som nævnt voksede havnen betydeligt i denne årrække. Udbygningen havde været omfattende, og der var med Sydhavnen, Kornpieren, Østremole samt de voksende handelsfirmaer blevet foretaget omstændige udvidelser. I årene mellem 1915-1935 voksede også skibsfarten på Aarhus havn gevaldigt, faktisk med 50 % i anløbne skibe. Situationen for gods- og varemængden var endnu bedre, og blev forøget med godt halvanden million tons årligt i perioden.

Disse mange nye tiltag var dog ikke noget, der kun var forbeholdt havnen. – Også Aarhus som by voksede sig større og større.

Dette ses eksempelvis på den omfattende befolkningstilvækst. Mellem 1916-1935 steg indbyggertallet fra 65.858 til 90.898. – Tal, der vel at mærke kun gælder for selve Aarhus uden forstæderne. Der var med andre ord tale om en befolkningstilvækst på hele 37 % eller 25.000 ekstra personer, hvis man omregner til antallet af indbyggere.¹²

Flere af de virksomheder, der var etableret på havnen, skabte arbejdspladser for mange mennesker, og var dermed årsag til, at en hel del nye flyttede til Aarhus. De virksomheder, der især kom til at beskæftige det arbejdende folk, var mestendels ”Århus Oliefabrik”, Korn og foderstoffirmaerne samt slagteriet, trælasten, maskinfabrikkerne og de mange brændselsvirksomheder.¹³ - Selvom en del af de nævnte ovenstående virksomheder ikke var direkte afhængige af havnen, så spillede den alligevel en afgørende rolle for, hvordan det gik med disse virksomheder. Derfor var byens erhvervsliv og kommune meget interesserede i, at det gik havnen godt.

¹¹ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 16, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

¹² Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 55, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

¹³ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 55, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Udover at være en vigtig brik for udviklingen af byens erhvervsliv, så udgjorde havnen også fundamentet for aktiviteter af mere kulturel karakter. For bare at nævne et par stykker kan man fremhæve den private handel med kartofler, frugt, fisk mm, samt jollesejls og badning i havnebassinene.

8. Havnens status og udvikling i årene op til, under og efter anden verdenskrig, 1935-1965

Aarhus havn går i perioden fra o. 1930 går ind i den såkaldte ”erhvervshavn periode” – Det vil sige, at havnen langsomt, men sikkert, omdannes til næsten udelukkende at have opgaver af erhvervsmæssig karakter. - Dog med besættelsesperioden som eneste undtagelse.

Som følge af denne udvikling undergår havnen en betydelig ombygning og udvidelse.¹⁴ Kriseårene under krigen skal derfor ses som en midlertidig stilstand for havnen, der ellers siden midten af 1800-tallet, har været under fremadrettet vækst.

Antallet af skibe som anløb havnen i 1930ernes sidste halvdel lå på omkring 6000. – Et antal som faldt til det halve under besættelsesårene. Dette skyldes, at alt skibsfarten i områderne uden for Kattegat, Østersøen og Baltikum blev standset. Fra 1946 begyndte skibstrafikken at stige igen, men niveauet fra 1930erne blev først nået igen fra starten af 1950erne, hvor der til gengæld igen kom gang i handelen, der kun blev afbrudt mellem 1956 og 1957. Årsagerne var henholdsvis strejker og situationen omkring Suez-krisen. Da højkonjunkturerne fra 1958 for alvor begyndte at slå igennem, kunne det tydeligt mærkes på havnen, der nu gik en stigende aktivitet i møde. – Dette gjaldt for stort set alle af havnens beskæftigelsesområder, og talte altså både antallet af anløbte skibe samt den ind- og udgående mængde af varetilstrømning.

Fra starten af 1960erne fokuseredes der på damp- og motorskibe, og Aarhus havde på tidspunktet en samlet godsmængde på 2 mio. tons.¹⁵

¹⁴ Industrisamfundets havne, 1840-1970, s. 223-224, Kulturarvsstyrelsen og Odense Bys Museer, 2008.

¹⁵ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 57-58, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

8.1. Ulykken d. 4. juli og havnen under besættelsesårene

Præcist klokken 13:45 tirsdag d. 4. juli 1944 sprang et tysk ammunitionsskib i luften ved området nær Sydhavnen. – En hændelse, der ramte Aarhus meget hårdt. Med 33 dræbte, 12 savnede, et lille antal sårede samt en regn af glødende jern- og projektilstumper, der også spredte sig til centrum af Aarhus, var hele byen selvsagt på den anden ende.

Ekspllosionens arnested var ved Sydhavnens bassin fire, men kom til at omfatte et langt større areal. Problemet var, at i nærheden af at det eksploderede skib, lå en anden lægter, der også indeholdt sprængfarligt ammunition. – Helt konkret 180 tons. – Trykbølgen fra det første skib kastede den anden ammunitionslægter over på den modsatte kaj, hvor den ramte ”Mammen og Dreschers” pakhus. Hårdt det gik også ud over skibene, ”Hermes” og ”S/S Scharnhörn”. – Førstnævnte skib mistede styreevnen, og blev kastet rundt i det bassin, hvor det lå til kaj. På Scharnhörn blev det meste af personalet hårdt kvæstet. I området omkring Sydhavnens bassin fire, hvor eksplosionen var opstået, blev alt liv udslettet. Et øjevidne beretter, at have set kusken, Gert Gertsen, blive slynget ud i havnebassinet sammen med sine heste. – De døde alle på stedet.¹⁶

Efter ulykken havde den tyske besættelsesmagt, gennem Ritzaus bureau, meddelt, at der ikke kunne gives nogen nærmere oplysninger om eksplosionens årsag, fordi en undersøgelse allerede var blevet igangsat, og at man derfor ikke ønskede at foregribe et givent resultat.¹⁷ Det var også forklaringen på, at de lokale århusianske nyhedsmedier ikke måtte bringe nogen artikler, eller andre oplysninger, om uheldet. – Alligevel bragte den socialdemokratiske avis ”Demokraten” en liste over dødsfald, der ”tilfældigvis” alle var fundet sted d. 4. juli 1944. Desuden arrangerede byrådet nogle uger efter dvs. d. 29. juli en mindehøjtidelighed for de mange faldne.

På dagen for mindehøjtideligheden blev der udmeldt nyt om ulykken fra tysk side. Man meddelte, at eksplosionen var foretaget af en kommunistisk sabotagegruppe, der dog alle var blevet dræbt under sprængningen af den tyske ammunitionslægter. – Man ville derfor ikke foretage sig

¹⁶ [Århus havns arkiv: Rapport angående eksplosionsulykke 4. juli 1944], [Demokraten, 5. og 8. juli, 1944], [Skrivelse fra Århus byråd til Havneudvalget 28. december, 1944] og [Århus havns arkiv: Havnesager, 1944-45, eksplosionskader 4. juli 1944].

¹⁷ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 193-199, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

yderligere i sagen. - Selvom modstandsbevægelsens sabotageaktioner på daværende tidspunkt var på højeste aktivitetsniveau i Danmark, er der dog intet, som tyder på, at eksplosionen skulle være sket ved en ødelæggelsesaktion. Alt peger i retning af en katastrofal ulykke, som det var oplagt at udnytte til at påføre smuds over besættelsesmagtens fjender.¹⁸

8.2. Årene efter krigen

Kort tid efter krigen havde man på havnen efterhånden fjernet alle de spor, som besættelsen havde ført med sig. Det gjaldt nu om at tænke fremad, og på at forbedre den stillestående økonomi. Derfor begyndte man allerede fra 1948 at tænke på de næste udvidelser af Nordhavnen. Fyret der havde stået på pier 2, blev forflyttet til pier 3, således, at indsejlingen nu blev forskudt til havnens mere nordlige del. Nord- og Sydhavnen havde forsat ikke noget fælles indløb, og det blev derfor nødvendigt at opføre en ekstra dækmole mellem de to sejlløb, der førte ind til omtalte havneafdelinger. Udmundingen der lå placeret for enden af Nordhavnen, kom derfor nu til at ligge mellem pier 3 og dækmolen. Som en indskudt bemærkning, bør det nævnes, at der i 1960'erne blev bygget endnu en pier nord for pier 3, og havneindløbet dermed flyttet yderligere nord på.

¹⁸ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 193-199, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

9. Aarhus og den moderne basishavn, 1960-1990

Fra 1962 anerkendes Aarhus som basishavn, det vil sige hjemhavn for flere fastlæggende skibe. Grunden til, at netop Aarhus fik denne anerkendelse, var, at de dermed skulle varetage opgaven som fragtkonference på ruter til Fjernøsten. Titlen som basishavn fik de gennem et tæt samarbejde mellem de førende skandinaviske rederier, ”Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni”, ”Det Forenede Dampskibs-Selskab” samt det svenske rederi Johnson Lines, som havde ruter, der gik gennem Aarhus. Tidligere havde København været den eneste danske basishavn, men nu var turen altså kommet til Aarhus. Mange selskaber ville ikke længere betale de ekstra udgifter til fragtdrift på varer, der ad omveje, måtte sejle til nærmeste basishavn.¹⁹

Med til anerkendelsen hørte en nedsættelse på 15 % af fragtraterne på de århusianske stykgodsudskibere. – I kølvandet på denne ”rabat” blev der dog stillet en hel del nye krav til havnen i forhold til godsomsætning og kajfaciliteter, som begge måtte forbedres.

Den nye titel kom yderligere til at knytte havnen sammen med erhvervslivet, fra især Jylland og Fyn.²⁰

9.1. Containerhavnen

Perioden fra slutningen af 1960erne og op gennem 1970erne kaldes i de fleste værker, der beskriver Aarhus’ havns historie for: ”Cointainerrevolutionen” – Den gør den, fordi at det var her, at man omlagde det meste af arbejdet, således, at det kom til at fungere maskinelt i stedet for manuelt. Samtidigt betød det en kraftig nedskæring af havnens arbejdere, da man ikke længere, havde brug for så meget arbejdskraft som tidligere.

¹⁹ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 97, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

²⁰ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 97, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Startskuddet til ændringerne blev markeret ved at verdens på tidspunktet førende containerrederi, ”Sea-Land Services”, etablerer egen containerterminal på havnen, og pier 4, der vendte mod nord blev udvidet med 11,5 hektar.

Med til omlæggelsen fandt en stor øget varetilførsel fra ind- og udland sted. Præcist hvor stor forøgelsen af varetilførselen egentligt var, kan man få et indtryk af, når man sammenligner tallene fra 1945 med dem fra 1973. I førstnævnte lå man på en skibsomsætning, der talte 7.975.000 tons, mens man i sidstnævnte var kommet helt op på 56.112.000 tons.²¹

10. I medgang og modgang, 1973-2006

De første år i 1970erne var problematiske for det danske erhvervsliv. Lavkonjunkturproblemerne forårsaget af oliekriserne i 1973 og 1979, gjorde, at man ikke længere, kørte med så stort et overskud som hidtil. Helt slemt stod det nu ikke til, eftersom man stadig i de første år efter kriserne, havde et overskud på 26 % i forhold til godsomsætningen. For at sætte det hele lidt i perspektiv bør det fremhæves, at man i de gode år efter anden verdenskrig, havde kørt med en syvdobling af den omsætning, man havde haft inden besættelsen.²²

En noget anderledes situation udspillede sig dog for Aarhus havn, der i samme periode som ovenfornævnte, oplevede en fremgang i godsomsætningen på hele 57 %. – Især gik det godt mellem 1980-1985, hvilket er bemærkelsesværdig under de såkaldte ”fattig-firsere” - Årsagen var, at man havde stiftet et feederselskab, ”UniFeeder”, der blev drevet fra Aarhus havn. – Som en sidebemærkning, skal det i øvrigt nævnes, at netop dette selskab i 2008 var Nordeuropas største feederselskab. - Et andet afgørende punkt for successen, var, at Mærsk Lines valgte Aarhus havn som den havn, der skulle stå for selskabets tværkontinentale ruter.

Fra 1985 vendte situationen, og det begyndte at gå dårligere for Aarhus. Grunden var utvivlsomt etableringen af en kulterminal på Østhavnen, hvilket medførte fald i de følgende års godsafsætning.

²¹ Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, s. 142.

²² Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, s. 150-151.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Kulterminalen blev en fiasko, da man i samme periode fra folketinget, førte en mere grøn miljø- og energipolitik end tidligere.

Slutningen af 1980'erne var dog ikke kun præget af negative økonomiske udsving. Med den såkaldte 1988-plan opstod der på havnen en række positive tiltag af kulturel karakter. Efter en række kritiske indlæg i byens aviser blev kommuneplanen i 1988 underlagt revision. Rent praktisk blev den udformet med det klare mål for øje, at havnen skulle tilgodese de borgere i byen, som ønskede at benytte havnen til kulturelle aktiviteter, og dermed mindske afstanden mellem by og havn.²³

Disse aktiviteter indebar blandt andet havnerundfarter tilegnet folkeskoleelever, arrangementer i festugen, udstillinger samt rundvisninger på nogle af de fastliggende skibe.²⁴

I 1993 havde man mistet 26 % af havnens omsætning i forhold til rekorden i 1985. – Det ændrer dog ikke på det faktum, at Aarhus siden 1970'erne har været landets største containerhavn, som har varetaget 60 % af den samlede danske containeromsætning, og som derfor har haft et ganske pænt overskud.

Fra 2007 kan der spores en helt betydelig nedgang for havnens samlede omsætning. Det skyldes finanskrisens udbrud, der tog hårdt på de danske virksomheder over hele landet.²⁵

²³ Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, s. 150-151.

²⁴ Erik Korr Johansen, Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie til 1915-1995, s. 136, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, 1994.

²⁵ Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, s. 150-51.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

11. Hvad så nu? – Refleksioner over fremtiden for Aarhus havn

Kaster man et blik over havnens regnskaber fra o. 1995 og til nu – Vel at mærke undtaget finanskrisens år – så kan der spores et rimelig entydigt billede. De mange udvidelser af havnen har været pengene værd. Dette havde bestemt ikke været tilfældet, hvis man ikke havde turdet satse på udvikling, idet havnens faciliteter dermed ikke havde været tidssvarende for den hurtige udvikling i branchen. Samtidigt vidner den økonomiske nedgang under krisetiderne om, at havnedrift og forretningen for denne er en følsom branche, der i høj grad påvirkes af makroøkonomiske konjunkturer i det øvrige samfund både nationalt og globalt.²⁶

Internt har havnen med dets store firmaer også dannet rammen for beskæftigelsen af mange mennesker. I spidsen ligger ”Aarhus Oliefabrik”, der oprindeligt blev grundlagt under navnet ”Aarhus Palmekærnefabrik” i 1871. Virksomheden havde en afgørende betydning for udviklingen af Aarhus havn, og ligeledes også for Aarhus. Da Aarhus siden o. 1860erne har været landets anden største by, havde fabrikken stor betydning for hele det industrielle landskab i Danmark. Især gjaldt det margarineolieindustrien og senere gennem produktionen af bl.a. chokolade og kosmetik. – Varer, som spillede en stor rolle i ændringen af folks forbrugsmønstre.

En anden stor virksomhed, som skaffede mange folk arbejde, var Kornpieren. - De to nævnte virksomheder - er den dag i dag stadig aktive erhvervsområder.

Hvordan det vil gå Aarhus havn i de kommende år, er svært at sige noget konkret om. Det overstatslige samarbejde i EU (Den Europæiske Union, red) og den relativt frie handelsbalance, kan måske være med til at skaffe kunder i butikker, hvis bare havnen som de hidtil har gjort, følger med den teknologiske udvikling for havnedrift. Ligeledes kommer det sikkert til at afhænge af, hvor godt havnen som forretning kommer til at klare sig efter finanskrisens ophør. – Når alt kommer til alt er havnens skæbne, som med de fleste andre store virksomheder, kort sagt i hænderne på den politiske- og økonomiske udvikling i Danmark og i særdeleshed resten af Europa.

²⁶ Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, s. 244.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

12. Konklusion

Fra 1860 er havnens placering i Aarhus – cirka - som vi kender den i dag. Toppen af erhvervslivet var sammen med byrådet interesserede i at udvide havnen, da de heri så gode økonomiske muligheder for byen. Omtrent 45 år efter Napoleonskrigene var landet nogenlunde økonomisk stabiliseret og med afskaffelsen af konsumptionsafgiften samt indførelsen af næringsfrihedsloven, blev toldmuren mellem land og by brudt en gang for alle. - Man kunne nu drive fri handel i byen. Samtidigt kommer anlæggelsen af jernbanenettet - og i kølvandet heraf - muligheden for den frie handel mellem landets købstæder havnen til gode rent konkurrencemæssigt. Ovenstående begivenheder var nemlig alle med til at få havnens økonomi til at vokse betydeligt og give Aarhus vind i sejlene.

Den øgede vareomsætning medførte store ændringer i arbejdsforholdene på havnen. Det betød, at man nu i høj grad begyndte at benytte sig af hyret arbejdskraft på akkordløn. Havnearbejdernes fagforening stiftedes i 1885, og i de følgende år kæmpede arbejdere og arbejdsgivere om retten til at udlicitere det fornødne arbejde på havnen. Fra starten af 1900-tallet påbegyndes afviklingen af akkordarbejdet langsomt, og arbejderne opnår bedre rettigheder på løn- og arbejdsområdet. Samtidigt mekaniseres havnearbejdet der nu ikke, som før, var helt så fysisk opslidende. Til gengæld bliver mange fyret, fordi der med de nye maskiner ikke er brug for helt så mange arbejdere som tidligere.

Aarhus er fra 1915 Danmarks største provinshavn. Med etableringen af Sydhavnen, Kornpierens, og de store foderstoffirmaer, forsøgte man hele tiden at forbedre sin position ved udvidelser og nye tiltag. På trods heraf gik det under første verdenskrig tilbage for havnen. Situationen vendte dog efter krigsårene, fordi man var hurtig til at få genetableret nogle af de tidligere handelskontakter. Resten af Europa var stadig mærket af krigens fjendskaber, og derfor kunne Danmark være behjælpelig i leveringen af udenlandske varer. – En situation, som dog mister sin aktualitet under fredsårene i 1920-21, hvor der igen er en smule nedgang.

Efter 1921 er der kæmpemæssig økonomisk fremgang for Aarhus, som også kan aflæses på antallet af indbyggere, der stiger med 37 % i befolkningstilvækst. – Fremgangen varer ved til 1936, hvor den nedadgående kurs vender tilbage.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

Fra o. 1930 begyndte den såkaldte ”erhvervshavns” periode, og havnen går store udvidelser og økonomisk fremgang i møde. – En tilstand der dog er på standby under den tyske besættelse af Danmark. Højkonjunkturerne fra slutningen af 1950erne kunne også, i den grad, mærkes på havnens økonomi, der fra da af igen hastigt var på vej i opadgående retning.

I 1962 anerkendes Aarhus som basishavn. Titlen får havnen gemmet et tæt samarbejde mellem flere af de førende skandinaviske rederier, som ikke ville betale for, at deres skibe skulle sejle omvejen til København. – Aarhus fik oven i anerkendelsen opgaven at varetage fragtruterne til de fjernøstlige destinationer, og man måtte som resultat af den nyerhvervede status igen udvide.

Med containerrevolutionen gik havnen endnu en periode med, i hvert fald, økonomisk opgang i møde. Det nu langt mere maskindrevne arbejde betød en højere grad af arbejds effektivitet, der kom til at betyde, at man igen måtte skære drastisk ned på de akkordlønnede havnearbejdere.

1970ernes første år var dårlige for det danske erhvervsliv. Grundet de to oliekriser var man nødsaget til at køre på lavblus, men dette gjaldt ikke for Aarhus havn, der på trods af de fattige firsere oplevede markant fremgang på godsomsætningen, en ting, som var meget atypisk for perioden. Grunden skal findes i havnens nyligt oprettede feederselskab.

Fra 1985 går havnen en mindre god periode i møde. Man havde satset stort og etableret en kulterminal på Østhavnen, som blev en fiasko grundet 1980ernes førte miljøpolitik. De dårlige år i 1980erne skal ikke forstås sådan, at havnen var tæt på at dreje nøglen om. Faktisk har man siden udvidelserne i midten af 1800-tallet samlet set kørt med et pænt overskud – i perioder dog mindre end andre. De to primære årsager til den, næsten, konstante fremgang skyldes, at man dels har været villig, til at turde satse på udvidelser, samt det faktum at man hele tiden har indstillet sig efter de skiftende tiders nyeste teknologi.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

13. Litteratur- og kildefortegnelse

Følgende er en fortegnelse over de eksisterende forskningsværker omhandlede Aarhus havn samt en henvisning til de bedste kilder om selv samme. Der vil på listen derfor også forekomme værker og kilder, som jeg ikke direkte har benyttet i denne rapport. – Disse kan til gengæld ses under afsnittet: ”Litteratur og kilder anvendt i rapporten”

13.1. Forskningsværker

- 1) Jens Engberg, ”Dyre lærepenge – Den store havnestrejke i 1897”, Husets Forlag, Werks Offset, Århus, 1985. ISBN: 87-7483-148-8.
- 2) Svend Aage Andersen, Havnearbejdere i Århus – før containerens tid, Århus byhistoriske udvalg, Universitetsforlaget i Århus, Special-Trykkeriet Viborg a-s, 1988. ISBN: 87-7288-185-2.
- 3) Erik Korr Johansen m.fl, ”Fra åhavn til kysthavn – Århus havns historie til 1914”, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet og forfatterne, Aarhus Stiftsbogtrykkerie, 1990. ISBN: 87-89386-16-7.
- 4) Ib Gejl, ”De skabte Århus”, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet, Aarhus Stiftsbogtrykkerie, 1991. ISBN: 87-89386-24-8.
- 5) Erik Korr Johansen m.fl, Fra kysthavn til storhavn – ”Århus havns historie 1915-1995”, Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet og forfatterne, Special-Trykkeriet Viborg a-s, 1994. ISBN: 87-89386-05-1.
- 6) Kirsten Harrits, ”I dokkens verden”, Husets Forlag, Nørhaven Book Viborg, 2003. ISBN: 87-7483-506-8.
- 7) Kirsten Harrits, ”Dokken – En forsvunden verden”, Forlaget Sohn, Narayana Press, 2008. ISBN: 978-87-91959-34-9.
- 8) Henrik Harnow, ”Industrisamfundets havne 1840-1970 – bygninger, miljøer og bevaringsværdier på danske havne”. Kulturarvsstyrelsen, Odense Bys Museer, 2008. ISBN: 9788791298011.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

9) Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: ”Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945”, Det Humanistiske Fakultet, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2010.

13.2. Stemningsnarrativer

1) Mogens Rasmussen, ”Færdigt arbejde”, Forlaget Bjergsted, Center-Tryk Holbæk, 1981. ISBN: 87-980504-5-1.

2) Knud Esmann, ”Mennesker på havnen”, Århus havnevæsen, Aarhus Stiftsbogtrykkeri, 1973.

3) Knud Esmann, ”Åkander vokser ikke i saltvand”, Århus havnevæsen, Hanbergs Bogtrykkeri Århus, 1980.

4) Willy Horn Hansen, ”Sproget på havnen”, Århus havnevæsen, Hanbergs Bogtrykkeri Århus, 1983.

13.3. Kildefortegnelse

Økonomi, skibsfart, godsmængde, fagforening mm.

1) Århus Kommune, Havneudvalget: Forhandlingsprotokoller 1800-1900.

2) Århus Havn, Havnefogeden: Årsregnskab for havnemesteren 1943-1971.

3) Århus Kommune, Århus Havn, Kasseregnskaber.

4) Århus havns beretninger, Driftsregnskaber, godsmængde og skibsfart.

5) Århus Kommune, Århus havn, Oversigter over skibstrafik 1850-1958.

6) Århus Rådstue, Århus Havn: Dagbog vedr. driften af muddermaskinen (1856-1866).

7) Havnearbejdernes fagforening, medlemsprotokoller.

8) Århus Andels Stevodoreklub, Forhandlingsprotokoller.

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

9) Havnearbejdernes Boligforening, forhandlingsprotokoller, 1918-1957.

10) Århus Havnevæsen, Havne- og journalsager, 1880-1905.

11) Foreningen af arbejdsgivere ved Århus havn, Forhandlingsprotokoller, 1895-1941.

12) Arbejdernes Fællesorganisation, Århus, Forhandlingsprotokoller, 1894-1901.

Trykte kilder

1) Aarhus Byråds forhandlinger, 1880-1940.

2) ”Demokraten”

3) Havnearbejdernes Fagforening Aarhus gennem tiderne, 1885-1965.

4) 1885-1985: 100 år i Havnearbejdernes Fagforening Aarhus.

5) Aarhus Stevodoreklub, Jubilæumsavis, 1903-1953.

Arbejdererindringer

1) Nationalmuseets Industri- og Haandværkerarkiv (NIHA). - De fleste af disse findes på tryk i de omtalte værker af Svend Aage Andersen og Kirsten Folke Harrits.

2) Erhvervsarkivets levnedsskildringer 1886-1950. (Bemærk at de nyeste af disse kræver godkendt aktindsigt)

Lasse Andersen.

Dansk Center for Byhistorie.

Forår, 2014.

13.4. Litteratur og kilder anvendt i rapporten

Litteratur

- 1) Erik Korr Johansen m.fl., "Fra åhavn til kysthavn – Århus havns historie til 1914", Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet og forfatterne, Aarhus Stiftsbogtrykkerie, 1990. ISBN: 87-89386-16-7.
- 2) Erik Korr Johansen m.fl., "Fra kysthavn til storhavn – Århus havns historie 1915-1995", Århus Byhistoriske Udvalg, Erhvervsarkivet og forfatterne, Special-Trykkeriet Viborg a-s, 1994. ISBN: 87-89386-05-1.
- 3) Henrik Harnow, "Industrisamfundets havne 1840-1970 – bygninger, miljøer og bevaringsværdier på danske havne". Kulturarvsstyrelsen, Odense Bys Museer, 2008. ISBN: 9788791298011.
- 4) <http://danmarkshistorien.dk/perioder/det-unge-demokrati-1848-1901/handel-og-byudvikling/>
- 5) Henrik Mølgaard Frandsens ph.d. afhandling: "Infrastruktur og erhvervsudvikling i Østjylland siden 1945", Det Humanistiske Fakultet, Institut for Historie og Områdestudier, Aarhus Universitet, 2010.

Kilder

- 1) Skibsfart og vareomsætning, 1845-65, Erhvervsarkivet, Aarhus.
- 2) Århus havns arkiv: Rapport angående eksplosionsulykke 4. juli 1944.
- 3) Demokraten, 5. og 8. juli, 1944.
- 4) Skrivelse fra Århus byråd til Havneudvalget 28. december, 1944.
- 5) Århus havns arkiv: Havnesager, 1944-45, eksplosionsskader 4. juli 1944.