



WILF
HILL

WILF
HILL

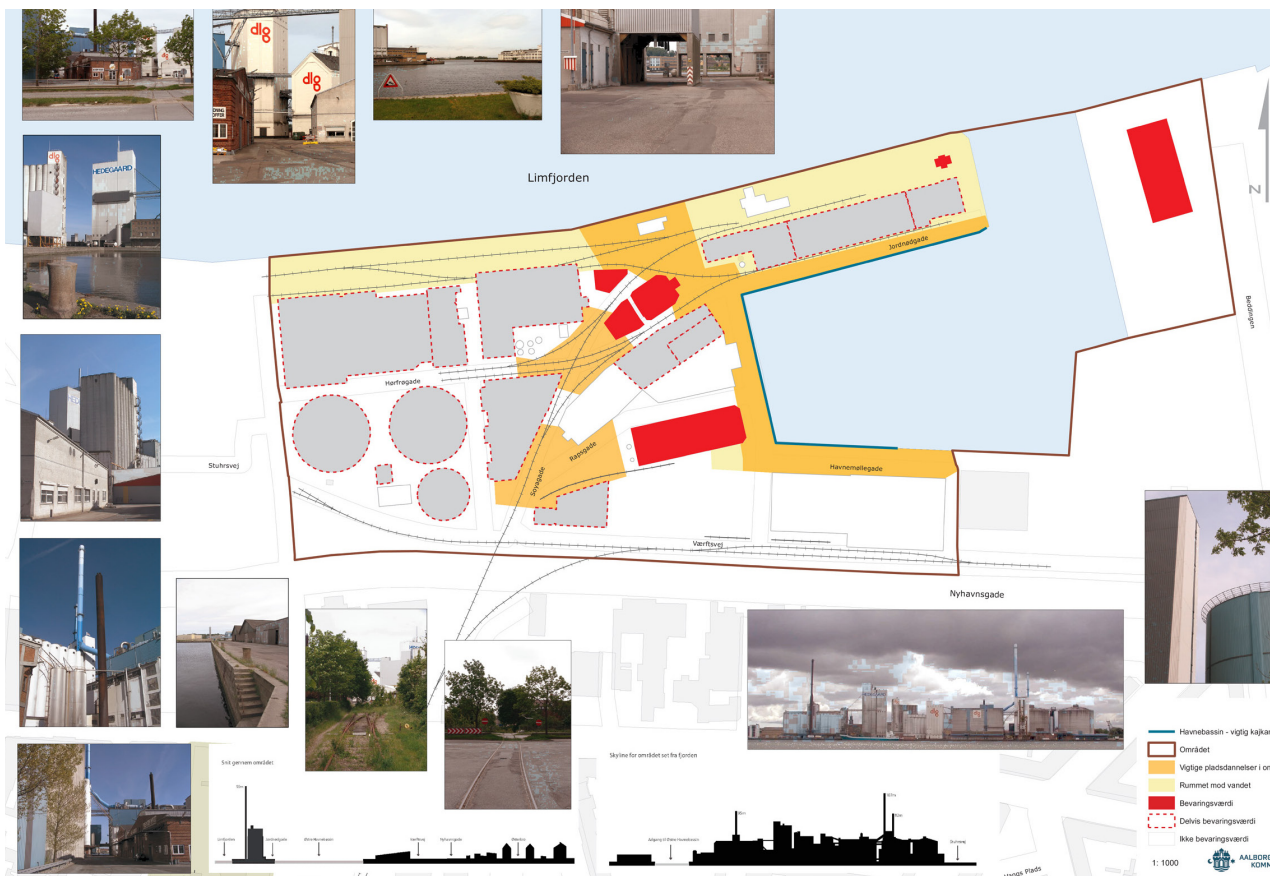
H. THORNDAL

AF
KITT BODING-JENSEN
OG MORTEN PEDERSEN

Arbejderliv og kulturarv på Østre Havn

Østre Havn er Aalborgs første moderne industrihavn. Den blev anlagt fra 1901 til 1903 i kølvandet på uddybningen af Hals Barre, og her, mere end 100 år senere, står havnen over for en radikal konvertering til nye formål. I 2011 bidrog Nordjyllands Historiske Museum til processen med en undersøgelse, der satte spot på havneområdets kulturarvsværdier.

Øster Havns vigtige pladsdannelser, rum mod vandet og bevaringsværdier. Planprincipper Aalborg Kommune 2008.



Kulturhistorie og arkitektur

Da korn- og foderstofindustrierne forlod Østre Havn i 2006-07 tog Aalborg Kommunes Teknik og Miljøforvaltning fat på en omfattende arkitekturfaglig analyse, der skulle gøre det muligt at inddrage kulturarven som et dynamisk element i omdannelsen af den 100 år gamle industrihavn. Man behøver imidlertid ikke være ekspert for at se, at området ikke er etableret til at rumme mennesker, men til industriel produktion. Da museet derfor foreslog at gennemføre en kulturhistorisk undersøgelse af, hvordan det så har været at have sin daglige gang på industrihavnen, blev det vel modtaget af kommunen. Kommunen anså en sådan viden for nyttig i det fremtidige arbejde med omskabelsen af havnen til mere menneskelige formål, herunder udpegningen af betydningsbærende og identitetsdannende elementer, der kunne ramme krydsfeltet mellem de fysiske arkitektoniske elementer og det levede livs centerpunkter.

Museet opnåede støtte fra Kulturarvsstyrelsen, og da støtten blev suppleret af Aalborg Kommune, blev det muligt at iværksætte projektet, der løb af stabelen henover vinteren 2010-11. Arbejdet indebar et historisk overblik over havnens funktioner og bygningshistorie, men især et etnologisk feltarbejde med interviews af en række tidligere ansatte ved havnens virksomheder viste sig interessant. Der skal rettes en stor tak til de involveredes hjælpsomhed, både tidligere ansatte og områdets nuværende ejer A. Enggaard A/S.

Østre Havn anlægges

Østre Havn blev som nævnt anlagt som Aalborgs første industrihavn og stod færdig i 1903. Anlæggelsen af den moderne industrihavn skete i forlængelse af uddybningen af sejlrenden fra Hals Barre og op ad Limfjorden til Aalborg og Nørresundby. Strømforholdene ved Hals Barre mudrede sejlrenden til, og i 1882 investerede Aalborg Kommune derfor i en dampmuddermaskine for at holde sejlrenden ren og dermed sikre adgangsforholdene ad vandvejen. I 1899 var sejlrenden på 7 meter, og selv datidens største skibe kunne derfor lægge til i Aalborg, som dermed kunne genvinde en betydelig del af sin traditionelt store handelsmæssige betydning, både nationalt og internationalt.

Til Aalborg Kommunes vision om at blive en moderne industrihavn hørte også et stålskibsværft med Burmeister & Wain i København som det store forbillede. Et værft betød bedre faciliteter og faglærte arbejdspladser, og der lagdes an til et sådant vest for havneanlægget. Der skulle dog gå næsten 10 år, før Brødrene Stuhr i 1912 anlagde, hvad der siden blev omdøbt til Aalborg Værft.

På havnebassinets modsatte side flyttede korn- og foderstofvirksomhederne ind. Landbruget havde siden 1870'erne oplevet en stigende konkurrence på kornpriserne især fra Rusland og havde derfor gennemgået en omlægning fra vegetabilsk til animalsk produktion.

Det førte til en kraftig opblomstring over hele landet af en korn- og foderstofbranche, der skulle forsyne det voksende husdyrhold. For Aalborgs vedkommende gjorde behovet for ind- og udskibning af store mængder korn og råvarer til produktionen af foderstoffer Østre Havn oplagt til placeringen af en central del af den nye industris nordjyske aflægger. Fra landsiden kunne transporten til og fra store dele af det resterende Nordjylland klares ved anlæggelsen af en forbindelse til det allerede etablerede jernbanenet med den nordjyske længdebane som en central akse.

Østre Havns kulturarv

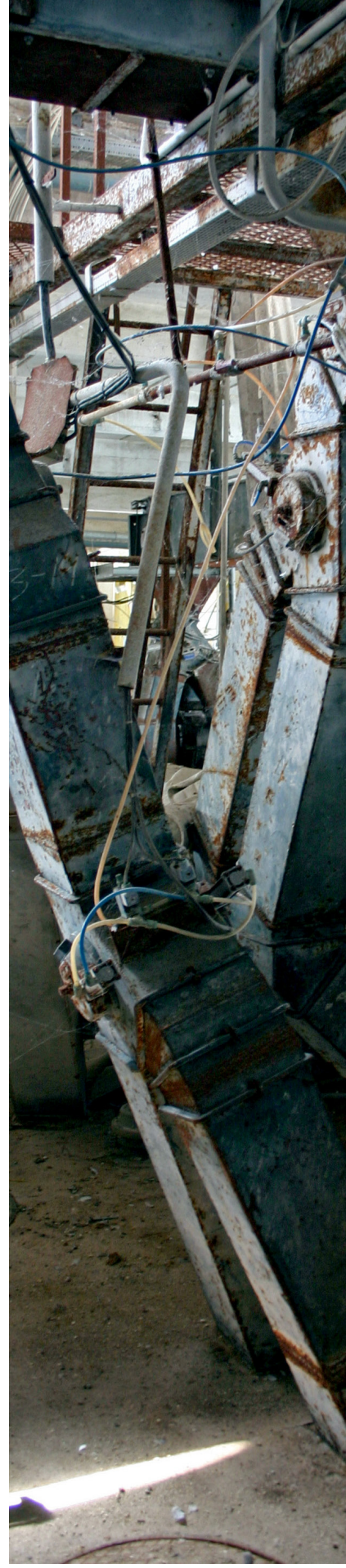
Korn- og foderstofbranchen har præget Østre Havn i alle årene siden anlæggelsen. Fysisk har det udmøntet sig i lagerbygninger af træ, der siden blev erstattet af grundmurede pakhuse og fabriktionsanlæg, og derefter siloer opstøbt i jernbeton, der kun blev større i takt med, at behovet og teknologien muliggjorde det.

De enkelte anlæg har gennem hele perioden været anlagt med infrastrukturen – sejladsen og jernbanetransporten – som det styrende element. Det gjorde sig gældende fra den første projekterede plan i 1899, hvor jernbaneskinnersnes føring med store svingbaner og krydsningernes spidse vinkler fik afgørende betydning for bygningernes placering, og det gør sig stadig gældende i dag, hvor bygningerne er placeret tæt og forskudt langs sporene. Bygningskropperne er i flere tilfælde formet, så de udnytter pladsen mellem sporene optimalt. Dette træk er særligt betydningsbærende for forståelsen af havnens kulturarv, og det er et af de centrale træk i oplevelsen af havnens rum, der ikke modsvares af tilsvarende rumdannelser på andre danske industrihavne.

Det funktionelt betonedes har altså afsat sine klare fysiske spor og er en central del af Østre Havns kulturarv. Men lugten fra produktion af foderstoffer har på anden måde gennemsyret og præget området og dets naboer – det har ikke altid været uden klager. Det fysisk hårde arbejde har kendetegnet havnearbejde generelt og også Østre Havn, hvad enten det var i pakhusene eller på skibene, hvor varerne blev losset og lastet. De elementer er også en del af Østre Havns kulturarv, der stadig lever hos de mennesker, som har befolket de fysiske strukturer og givet dem liv.

I takt med mekaniseringen, der afspejler sig i de høje silokroppe, blev arbejdet mindre fysisk, men det manuelle arbejde med at bære sække – at nakke sække – blev kun de sidste årtier fuldautomatisk. En tidligere medarbejder hos Korn- og Foderstof Kompagniet, der gik under navnet Silden, fortæller:

"Det var her, at jeg stod og læssede alle de sække- Det var 20 tons, 9 timer om dagen. 20 tons det rykkede vi ud. Og det var på samme skulder. Jeg kunne lægge dem lige så lige hele vejen op."





Mange begyndte arbejdslivet på havnen med at nakke sække som Silden, men det var nok de færreste, der fortsatte med at gøre det gennem et helt arbejdsliv!

En skarp linje

Funktionelt var havnen præget af jernbanesporenes sammenknytninger og opdelinger af det fysiske rum. For de mennesker, der befolkede havnen, var der imidlertid også andre grænser, som satte et mindst lige så vigtigt aftryk på dagligdagen. En af dem var den grænse, der gik langs kajen mellem havnearbejdernes og pakhusarbejdernes arbejdsområder. Den var måske nok usynlig for udefrakommende, men for havnens folk var den trukket særdeles skarpt op. Med fingeren på et kort over Østre Havn var tidligere skibsmægler Morten Jacobsen fra firmaet Rechnitzer & Thomsen i hvert fald i stand til at pege meget præcist på den:

"Havnearbejderne, de kom derfra og derover. Derfra og derhen, der kunne du ikke bruge havnearbejdere, der skulle du have lager- og pakhusarbejdere. Man skulle endelig ikke tage fejl af det..."

Proppen

Havnearbejderne og pakhusarbejderne kunne dog mødes ved Proppen, et mindre udsalgssted, der blev drevet i mange år af Grethe og Frode Bossen. Fabrikschef Torben Quist fortæller:

"Der var altid masser af mennesker. Hvis ikke vi kunne finde nogle mennesker, kunne vi altid finde dem ovre ved Proppen."

På Proppen samledes havnearbejdere, pakhusarbejdere og chauffører til en historie, en øl og en brændevin. Et flittigt indtag af øl og brændevin var en naturlig del – og frem til 1990'erne en accepteret del – af arbejdet på havnen. Nogle frekventerede Proppen mere end andre, og nogle holdt sig endda helt væk. Tidligere havnearbejder Jørgen Rasmussen fortæller:

"Så vi blev kaldt sodavands-sjakket, det sjak, jeg var i ... Vi drak slet ikke øl. Vi havde en truckfører, han skulle have tre bajere om morgenen, så måtte han ikke få mere. Han skulle have tre bajere om morgenen for at få hænderne i ro. Det var Piraten."

Indtog Proppen en central rolle, så var dens fremtoning dog uanseelig. Det var ikke andet end et lille firkantet ishus, men det lå til gengæld på havnens infrastrukturelle knudepunkt, hvor flere veje og jernbanespor mødtes og dannede en plads. Pladsen findes stadig, og der lægges i den igangværende planlægning op til, at den får navnet

Stjernepladsen. Skal områdets historie bæres ind i fremtiden må det lidt mindre flatterende tilnavn Proppen imidlertid nok også tænkes med.

Afslutning

Museets kulturhistoriske analyse af Østre Havn har sikret en ellers stort set udokumenteret del af Aalborgs historie, og den kan supplere en arkitekturfaglig tilgang til områdets konvertering til nye formål. På nogle punkter er de arkitekturfaglige og kulturhistoriske interesser sammenfaldende, som f.eks. jernbanesporenes formning af byrummet og udsagn om områdets funktionelt betonede kulturhistorie. De ikke synlige spor som f.eks. miljøet omkring Proppen og den usynlige skarpe linje på kajen, der adskilte havnearbejdere fra pakhusarbejdere er sværere at bevare, men navne og fortællinger kan tages med ind i fremtiden.

Museets ønskede at dokumentere Østre Havns historie, men dialogen om, hvad der skal bevares af Aalborgs kulturarv – fra et kulturhistorisk eller et arkitektonisk synspunkt – var også et formål i sig selv.