

Afgiften, der fastsættes procentvis ens for alle Ejendomme i Købstaden, indbetales i aarlige Rater, og disse maa indenfor hver af Perioderne 1912—22 og 1922—27 ikke for nogen Ejendoms Vedkommende sammenlagte udgøre mere end en Trediedel af den ved den seneste Vurdering udfundne Værdistigning. De nærmere Regler med Hensyn til Vurderingens Foretagelse, Forrethingens Fremlæggelse til offentligt Eftersyn, Klagers Indgivelse m. v. samt om eventuelle Fritagelser for eller Lempelse i Afgiftens Erlæggelse gives i den foran nævnte Vedtægt.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Spørgsmaalet om en Udvidelse af Esbjerg Havn har i længere Tid været fremme, og der er til Regering og Rigsdag indkommet en Række Andragender om Sagens Gennemførelse. Der foreligger saaledes Andragender fra Esbjerg Handelsforening, Foreningen af jydsk Landboforeninger, Eksportører og Importører i Esbjerg, Esbjerg Byraad, Landboforeninger i Ribe, Ringkøbing og Thisted Amter, Esbjerg Fiskeriforening m. fl. Men særlig har Landbrugsministeriet indtrængende anbefalet Udvidelsen under Henvisning til den Betydning, der knytter sig til, at Esbjerg Havn bliver i Stand til i paakommende Tilfælde, navnlig under Isforhold, at magte den hele Trafik med Udførsel af Landbrugsprodukter fra Danmark.

Det maa formentlig erkendes, at den fra forskellig Side paaberaabte Trang til en Udvidelse af Havnen er til Stede.

Hvad først angaar *Trafikhavnen*, tiltrænges der her en Forøgelse af den forhaandenværende Kajplads. Det forenede Dampskibsselskab har for Tiden i Eksportens Tjeneste 7 Dampere i Gang; disse udføre i alt 8 Turé om Ugen, nemlig 5 paa Parkeston, 2 paa Grimsby og 1 paa Newcastle. Det sker da meget hyppigt, at der paa éen Gang skal skaffes Plads i Havnen til 4 af disse Dampere. Ved den 1100 Fod lange søndre Forhavnskaj kan netop ligge i alt 4 Skibe af den Størrelse, disse Dampere have, men meget ofte er den østlige Del af Kajen optaget enten af 1 à 2 Kuldampere udfor Kulpladserne dersteds eller af en indtil 370 Fod lang Damper med Foderstoffer eller lignende. Som Forholdene nu ere, har man nemlig

intet andet Sted disponibelt for de nævnte Kulpladser, ligesom det undertiden er nødvendigt at lægge Beslag paa én Del af den fornævnte Forhavnskaj til de store Importskibe, som ikke altid kunne faa Plads i Dokhavnen, eller som stikke for dybt eller ere for brede til at passere Slusen. Den saaledes allerede nu tilstedeværende Trang til større Kajlængde vil derhos blive forøget, naar man, hvad muligen kan ske i en ikke fjern Fremtid, gaar til Oprettelsen af daglig Forbindelse mellem Esbjerg og Parkeston. Medens en ny Kajlængde paa 7 à 800 Fod formentlig vilde kunne raade Bod paa den øjeblikkelige Trang i saa Henseende, tør det antages, at 1600 Fod ny Kajlængde vil udkræves, for at Havnen i en længere Aarrække skal kunne tilfredsstille Fordringerne til en videre Udvikling af Udførsel og Indførsel og for, at den under Isvintre skal kunne magte en stærkt forceret Trafik.

Den Dybde, Trafikhavnen bør have, maa dernæst være saa stor, at Eksportdamperne til enhver Tid kunne staa ud af Havnen, og at de største Importdamperé, som med Højvande kunne passere Barren ud for Graadyb, ogsaa med Højvande kunne komme ind i Havnen. De største af Eksportdamperne have, naar de forlade Havnen, et Dybgaaende af 16 Fod (engelsk Maal); under almindelige Forhold vil derfor en Dybde i Havnen af 22 Fod ved daglig Højvande eller 17,3 Fod ved daglig Lavvande være tilstrækkelig. Skulle Skibene imidlertid være sikre paa at kunne staa ud af Havnen ogsaa ved særlig lave Vandstande med vedværende østlige Vinde, maa man gaa til