

ifølge sin Beliggenhed altid vil tage af for og dermed svække Ebbestrømmen, der ellers er stærkere end Flodstrømmen og derfor fortrinsvis skulde forhindre Afsætning af Sand og Mudder.

2. For alle os Eksportører og Importører, der daglig skulle bruge Havn og Bane, er det af den allerstørste Betydning, at de to Trafikcentrer ligge nær hinanden og med god Forbindelse. Vi have lagt vore Forretninger under Hensyn hertil, og det vilde være til stort Tidsspilde, Gene og Bekostning, om Forholdene nu bleve ordnede saaledes, at Banegaarden laa i den østre Bydel, Trafikhavnen omtrent en Fjerdingvej mod Vest.

Sommerdage taale f. Eks. Smør og Flæsk daarligt en lang Transport pr. Akse.

3. Det er ikke blot Virksomheder, der ligge i Terrainet mellem Banen og den nuværende Havn, men denne Del af Byen er i det Hele naturligt bleven tættest bebygget, og den, der er Forretningscentret.

Havnen — Esbjergs Livsnerve — vil altid suge, og det vil ikke kunne undgaas, at Forretningskvarteret vil flytte sig med Havnen. Det er ganske uberegneligt, hvor store Værdier der herved vilde gaa tabt i den tætte Del af Byen — de kunne i alt Fald ikke paa langt nær vejes op ved, at der skabes ny Værdier mod Vest.

I det Hele tør det siges, at en Udvidelse mod Øst ikke paa noget Punkt vil i nævneværdig Grad forrykke Grundværdierne, medens derimod en Udvidelse imod Vest vil fremkalde en Værdiforskydning og en Spekulation, som vi ikke kunne se i Møde uden med den allerstørste Betænkelighed, saa meget mere, som det først er i de senere Aar, at Byen kan siges at være kommen ind i rolige og sunde Forhold efter Spekulationen i Halvfemserne.

4. Efter det vestre Projekt vil den nuværende Havn blive bibeholdt uforandret — altsaa med den daarlige Indsejling, ringe Dybde, mangelfuld Bagplads. Fra den anden Side hævdes det vel, at den kan være god nok til visse Dele af Trafikken. Men dersom den ny vestlige Havn virkelig bliver en god Havn med gode Besejlingsforhold, saa er det indlysende, at Trafikken vil samle sig om den, ikke blive i den gamle Havn. Men i bedste Fald — at begge Havne bleve benyttede — vilde Havnen som Helhed betragtet dog blive saa spredt, at Driften af den blev fordyret og Arbejdet besværligt for alle dem, der daglig have Forretninger paa Havnen.

5. Medens der til den østre Havn bliver tre bekvemme Adgangsveje og fortrinlig Plads til Jernbanespor, bliver der til den vestre Havn kun Adgang ad een Vej, og hele Jernbanetrafikken skal foregaa gennem den snævre Passage mellem Kornpakhuset og Valsemøllen, hvilket vistnok vil medføre, at der om kort Tid maa lægges Jernbanespor udenom hele Byen.

6. Vi kunne ikke tilbageholde den Bemærkning, at naar det fra anden Side fremhæves, at der „nedbrydes“ og spildes Værdier ved Gennemførelsen af det østre Projekt, bl. a. fordi der skal skaffes større Dybde, saa kunne Omdannelsen og Uddybningen af Fiskerihavnen til Trafikhavn da heller ikke ske uden „Nedbrydning“ og Spild. I det Hele bliver en Havn efter det vestre Projekt neppe saa tilfredsstillende som skildret. Ved store Dele af de 4—5,000 Fod Kajplads mangler der Bagplads, og selve Havnepladsen, der Øst paa er dyb og fuldt tilfredsstillende, lader ved det vestre Projekt meget tilbage at ønske.

Naar det endvidere anføres, at det gælder om at gaa ud efter mod det dybe Vand, og at Havnen derfor skal mod Vest, skulle vi tillade os at fremhæve, at begge Havne jo maa udgraves inde paa Vadderne ved Kysten. Vandstanden er her mod Vest 5—6 Fod, mod Øst dog ca. 7 Fod. Ved begge Havne maa Forbindelsen mellem Sejllobet og Havnebassinet ske gennem en uddybet Indløbsrende. Men medens man mod Vest skal begynde paa bar Bund, hvilket vil sige, at man maa udgrave Renden indtil 18 Fod under Vandet, saa har man mod Øst den gamle Rende, der indtil Havnehovedet er nogenlunde strømret, erfaringsmæssigt ikke tilsander og har en Dybde af 19 Fod, saaledes at den kun behøver nogle faa Fods Uddybning.