

efter en meget stor Maalestok fra England, Holland og Tyskland, bliver der nu begyndt paa fra Esbjerg, og man mener, at dette Fiskeri har Udsigt til at kunne blive meget betydeligt herfra. Naar det kommer rigtigt i Gang, maa der skaffes langt mere Plads, ikke alene til Kutterne, men ogsaa til Pakhusene, Pakkeanstalter, til Salt og Tøndelagere, til Nettøringsanstalter osv. Alt dette lægger Beslag paa betydelig Plads; eksempelvis skal anføres, at et Selskab i Vegesack ved Weseren, som kun ejer ca. 20 Kuttere, har en Plads til dette Brug paa 70,000 Kvadratalen. Ved det projekterede Anlæg mod Øst vil der langt fra kunne skaffes tilstrækkelig Plads i Land til alle disse Bygninger, man maa da gaa over til Opfyldninger, der jo i saadan Udstrækning ville blive alt for kolossalt dyre og desuden ville indsnævre Strømprofilet alt for meget, hvorimod der ved Udvidelsen mod Vest, hvorved Fiskerihavnen jo flyttes længere bort, bliver rigelig Plads til selv meget store Fiskerianlæg.

Det maa heller ikke lades ude af Betragtning, at Fiskerne ved den vestlige Beliggenhed spare  $\frac{1}{2}$  Times Sejlads fra Søen til Esbjerg og  $\frac{1}{2}$  Time, naar de atter skulle til Søs. Dette opvejer langt den Anke, der rimeligvis vil eller er fremkommen fra Slagterierne, forskellige Smøreksporthorer og andre forretningsdrivende, som bo i den østlige Ende af Byen, at Kørselen til det vestlige Anlæg bliver noget længere. Den Interesse, disse Folk muligvis kunne have i det østlige Anlæg, rækker sikkert ikke længere, end at der kan spares et Par Hundrede Kroner om Aaret i Kørselsudgifter, og vejer saaledes virkelig ikke nok til, at den bør have nogen som helst Indflydelse, naar det gælder en saa vigtig Sag som den, hvorledes Havnen med Hensyntagen til de vigtigste Forhold og med tilstrækkeligt Fremsyn bør anlægges.

Den vestlige Plan har saaledes de Hovedfordele, at den med en ringe Merudgift skaffer langt større Plads og endda bevarer de allerede bestaaende Anlæg, at Ind- og Udsejlingsforholdene blive udmærkede saavel til Trafik- som til Fiskerihavn, at Udgifterne til Vedligeholdelsen ville blive ubetydelige i Sammenligning med, hvad Tilfældet vil blive, hvis man gaar mod Øst, at Fiskerihavnen ved Udvidelsen mod Vest bliver udmærket beliggende ude ved det friske Vand med god Plads og saa meget nærmere Havet med frisk Strøm igennem, saa at Isen aldrig vil kunne lægge de Hindringer i Vejen, som hvis den presses op mod den østlige Banke, og at der navnlig i Isvintre vil være ganske fortrinlig Plads i Trafikhavnen, hvorved Standsninger i Eksporten ville kunne forhindres. Naar den paa Kortet viste Fiskerihavns Moler ere byggede og samtidig den Mole, der skal beskytte Trafikhavnen, er Rammen lagt for den vestlige Udvidelse, og Havnens Fuldendelse vil kunne lægges over en Aarrække, hvis ikke Pengene kunne faas bevilgede paa én Gang.

Man bør denne Gang ved Udvidelsen rykke i den rigtige Retning, nemlig mod Vest, hvor man altid har været enig om, at Udvidelserne burde foregaa, og det Hensyn, man hidtil har maattet tage til Strømprofilet, opretholdes ogsaa ved denne Plan, idet Udgravningerne foregaa i Vaderne, saaledes at hvad der tabes i Bredden uden i øvrigt at komme ud i selve Strømmen, oprettes ved den mere end tilsvarende Forbyggelse med fri Gennemfart for Vandet, hvoraf stærkere Strøm vil resultere.

Vi tillade os efter ovenanførte at anbefale Udvidelsen mod Vest, saaledes som paa Kortet projekteret, hvorved der vil skabes en Havn, der vil bringe Staten, Landboerne og Fiskerne de største Fordele og hidføre en Ordning, som gør Forandringer og Udvidelser unødvendige i lang Tid.

Esbjerg, den 15. Januar 1906.

P. Brinch,

fhv. Skibsfører, Medlem af Esbjerg Havneraad.

D. Lauritzen,

Reder for Dampskibsselskabet Vesterhavet.

V. Greibe,

Reder for Dampskibsselskabet „Jylland“.

L. F. Mechlenburg,

Fører af Dampskibet „N. J. Fjord“.

Chr. Andresen,

Reder for D/S „Dania“.

S. Kolster,

Fører af S/S „Nidaros“.