

kostbarere at bo i Nærheden af Virksomhedscenterne. Men ved at lægge den mod Vest spredes Befolkningen, og det bliver ikke saaledes, at det bliver den ubemidlede Del af Befolkningen, der bliver vist hen til Udkanterne, men Livet vil netop komme til at pulser vesterpaa. Fabrikker, Handelsforetagender og Beboelseslejligheder ville rejse sig ude i den vestre By, som ellers vilde blive et Fattigkvarter. Der vil derude rejse sig Bygninger af forskellig Værdi, og det vil naturligvis være det sundeste og bedste for Befolkningen, og i Længden vil det sandelig ogsaa blive det bedste og billigste for Kommunen.

Jeg skal endnu kun berøre en Ting, og det er, at man som Argument mod en Vesthavn har anført, at „Det forenede Dampskibsselskab“ ønskede at bibeholde den nuværende Havn, naar kun den blev dybere. Jeg ved fra kompetent Side, at det er „Det forenede Dampskibsselskab“ ligegyldigt, om Havnen kommer mod Vest eller Øst, kun forlanger det en dyb Havn og et dybt Sejlløb og let Adgang til Havnen med saa lidt Ishindring som muligt. Det er deres Ønske. For Øjeblikket er Sejlløbet saaledes, at deres Skibe hvert Øjeblik staa paa Grund. De bede derfor om et bedre Sejlløb. Ved at lægge Havnen over mod Vest kan man benytte det nuværende Sejlløb med Indsejling omtrent paa samme Sted, men med en bedre Indsejling. Lægger man Indsejlingen til en Vesthavn helt ud imod Nord og Vest, som jeg synes, det er bedst, er der ikke Spørgsmaal om, at det vil være langt lettere for saavel Fragtskibe som Routeskibe at komme ind og finde deres Plads og atter forlade Havnen. De Lokaler, der ligge ved Havnen, spille ingen Rolle for „Det forenede Dampskibsselskab“, da det let vil kunne afhænde dem, idet Østhavnen i dens nuværende Tilstand altid vil bibeholde en væsentlig Værdi for Importen og Eksporten. Det samme gælder naturligvis de Forretningsbygninger, der for Øjeblikket ere knyttede til den nuværende Havn. Selv om vi byggede mod Vest og Virksomheden blev trukket derud, vilde der blive saa rig Brug for de nuværende Lokaler og særlig for Statens udmærkede Eksportslagteri, at der ingen Tvivl er om, at ingen vilde have Tab af, at vi flyttede ud til en Vesthavn.

Med disse Ord anbefaler jeg til den højtærede Ministers og Rigsdagens velvillige Overvejelse, ikke alene, hvad jeg har sagt om de 2 Havne, men ogsaa, hvad der

kan og bør siges til Fordel for, at Esbjerg By ikke betynges af nogen Beskæftning i Anledning af de offentlige Foranstaltninger, der foretages, og som ikke kunne sidestilles med noget andet Foretagende omkring i Landet.

**Jacob Christensen:** Jeg er enig med den ærede Taler (Bluhme) i den Betragtning, som han gjorde gældende, at den foreliggende Sag ikke alene har Interesse for Esbjerg, men i allerhøjeste Grad maa paakræve hele Landets Interesse. Man kan ganske vist ikke se dette paa det Antal Medlemmer, som er mødt til denne Forhandling. Efter det at domme skulde man tro, at det var et Spørgsmaal af overordentlig ringe Betydning, der laa for, men jeg vil hævde, at det er et Spørgsmaal af allerstørste Betydning for hele Landet, men vel særlig for Landbruget og Fiskeriet i Jylland. Ogsaa for Industrien i Jylland har det foreliggende Spørgsmaal meget stor Betydning, og Rigsdagen bør derfor tage mod denne Sag paa en Maade, der viser, at det her gælder om at faa gennemført noget, der er i allerhøjeste Grad paatrængende nødvendigt.

Det er saa meget mere rimeligt, at Staten tager Affære her, som Esbjerg Havn er en Statshavn. Naar en Udvidelse af den er nødvendig, maa det blive Staten, der bekoster denne Udvidelse. Spørgsmaalet er altsaa, om denne Udvidelse er nødvendig, og der mener jeg ligesom det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme), at en saadan Udvidelse i allerhøjeste Grad tiltrænges. Det er navnlig Landbruget og Fiskeriet, som her har Interesser, der skulle varetages. Der er i de sidste Aaringer foregaaet en rivende Udvikling indenfor det danske Landbrug. Den Varemængde, der sendes over Esbjerg til England, er steget meget betydeligt. I et Andragende, der er sendt fra Handels-, Haandværks- og Industriforeningerne i Esbjerg i Anledning af det ny Jernbaneforslag, er det anført, i hvor høj Grad Eksporten er stegen i Løbet af de sidste 10 Aar. Det oplyses der, at det eksporterede Gods fra 1897 til 1906, altsaa i Løbet af de sidste 10 Aar, er steget fra 60,000 Tons til 128,000 Tons eller med godt 113 pCt., hvilket jo er en overordentlig stor Stigning. Der er selvfølgelig kun Grund til at glæde sig over denne Fremgang paa Landbrugets Omraade, og det Parti, jeg tilhører, deltager i denne Glæde, hvorvel det ikke kan nægtes, at