

brugsartikler, Kul, Foder- og Gødningsstoffer, ville gennem en betydelig Besparelse i Skibsfragt og Banetransport komme den den her nævnte Befolkning i Hænde til den billigst mulige Pris, og at det ikke er Smaa-ting, det her drejer sig om, vil nede- staaende Liste over Esbjerghavnens Eks- port og Import give det bedste Begreb om:

	Ekspport	Import
	i Tons à 2,000 Pd.	i Tons à 2,000 Pd.
i 1892	49,219	46,036
- 1897	86,283	143,282
- 1902	111,195	151,416
- 1907	150,916	223,803.

Denne Liste vil for det første vise Havnens store og almene Betydning, for det andet, at dens Import er i langt højere Grad stigende end dens Eksport, der vistnok af mange samvirkende Grunde maa anses at nærme sig Kulminations- punktet, og for det tredie vise, hvor nød- vendigt det er ved ny Anlæg at skabe bedre Betingelser for den stadig voksende Import, der har maattet kæmpe under besværlige Forhold og navnlig med aldeles utilstrækkelig Havneplads, og det er utvivlsomt derfor paa høje Tid at tilvejebringe den i Forslagets Nr. 2 angivne ny vestlige Trafikhavn, der i den foreslaaede Skikkelse for Aarrækker vil give Importen tilstrækkelige og gode Betingelser, samtidig med at Anlægget tager Sigte paa alle Fremtidsmuligheder, idet dette med en forholdsvis mindre Be- kostning (Udvidelse af Bolværket) kan give Plads til det tredobbelte Antal Skibe.

Forslagets Nr. 3 og 4 turde vel til- strækkelig godtgøre, at dette ikke tager et ensidigt Hensyn til Importen eller paa nogen Maade at ville favorisere denne paa Eksportens Bekostning, idet der under de nævnte Numre foreslaas alle de Forbedringer i den nuværende Eksporthavn, der i Tiden kunne anses for ønskelige og i alt Fald opfylde alle de af det forenede Damp- skibsselskab i en Henvendelse til Trafik- ministeren (se Bilag IV) udtalte Ønsker.

Forslagets Nr. 1 (Anlæg af en ny Fiskerihavn) vil det formentlig være ufor- nødent her nærmere at begrunde, da det er et Punkt, om hvilket der fra alle Sider

synes at være saa godt som fuldstændig Enighed.

Derimod turde der maaske nok være Anledning til at fremsætte et Par Bemærk- ninger om Forslagets Bekostelighed, der vel sandsynligt vil blive den værste An- stødssten for dets Vedtagelse, uagtet denne dog er lidt mindre end det af Folketinget vedtagne Østhavnsprojekt — 7,130,000 mod her 7,098,000 Kr. —, men nægtes kan det jo ikke, at det i begge Tilfælde drejer sig om saa store Beløb, at de kunne vække visse finansielle Betæneligheder. Alligevel synes disse ikke at kunne virke særligt afskrækkende, naar det betænkes, at man her staar overfor Danmarks eneste Nordsøhavn, mindes, hvilken Rolle denne til Tider har spillet for hele Landet (Køben- havn inklusive), og den eminente Betyd- ning, denne Havn til enhver given Tid har for store Dele af vort Land. En alvorlig Overvejelse af hele Forholdet synes at maatte føre til, at selv et betydeligt peku- niært Offer for at gøre en saadan Havns Virkeevne saa udstrakt og aktuel som muligt vil være vel anvendt, og at Penge- spørgsmaalet ikke her ved Afgørelsen bør lægge det afgørende Lod i Vægtskaalen, allermindst naar det her omhandlede Be- løb, ca. 7 Millioner, sammenholdes med de mindst 55 Millioner, Rigsdagen ved Jern- baneloven samtidig er villig til at ofre paa det ganske tilsvarende Formaal, nemlig til Fremme af Erhvervslivet, og det turde vistnok være et højst tvivlsomt Spørgsmaal, om de paagældende Baner kunne antages at ville fremme og gavne det danske Er- hvervsliv otte Gange mere end den Bevil- ling, som her kræves til en tidssvarende og haardt tiltrængt Udvikling af den Havn, der danner vor eneste direkte Adgang til Nordsøen og dermed aabner vore ømtaalige Landbrugsprodukter den hurtigste og bedste Vej til det Land, der i største Maal er Af- tager af dem. Ejheller maa det glemmes, at Esbjerg Havn er et Statsaktiv, der saavidt vides hidtil har vist sig forrent- ningsdygtigt i en Grad, som vistnok kun de allerfærreste af de Baner, Tinget lige nu har bevilget, kunne antages at blive,