

„... men jeg er gaaet ud fra, at for Tiden kunne de Routebaade, der besørge Eksporten, udmærket benytte Havnen, som den ligger.“

og

„... Det er navnlig de store Skibe, som skulle ind, og som ere nødte til at gaa med Stævnen op i Forhavnen for at naa til Bolværket, der klage over, at de have for lidt Svajeplads, derimod ikke de Skibe, der skulle eksportere.“

og de Udtalelser, som ere fremsatte af den ærede Folketingsmand fra Esbjerg, Hr. Kommandør Bluhme (Sp. 1423 og 1424), der har anført, at for de Skibe, der bruges til Eksporten, er der Plads nok.

Ministeren for offentlige Arbejder har endvidere antydnet, at — hvis der en Gang ad Aare skulde blive Tale om, at Eksporthavnen ikke var tilfredsstillende —, skulde den nu foreslaaede Trafikhavn kunne benyttes som saadan, og han har udtalt (Sp. 1450):

„... Det er min Mening, at det fornuftigste er at gaa først til at bygge den nye Trafikhavn og derpaa, hvis man skulde mene, det var nødvendigt, da at gaa til en Uddybning og Flytning af Moler osv. i den nuværende Trafikhavn. Jeg tror, at Tidspunktet dertil ikke ligger saa meget nær, men naar Tidspunktet er der, vil man kunne foretage det, der da er nødvendigt. Der er neppe Grund til i Øjeblikket at drøfte dette nærmere.“

De væsentligste Krav, der kan stilles, er efter vor Mening følgende:

1. Eksporthavnen maa være saa stor, at den afgiver Svajerum for Dampere af større Længde end de nuværende.
2. I Eksporthavnen maa der være en Vanddybde af mindst 24 Fod ved Højvande.
3. Havnen maa være rolig.
4. Havnen maa ikke kunne blokeres af Is.
5. Fra Havnen maa der være let Forbindelse med Jernbanestationen igennem et godt Sporsystem, og med Pakhuse og Svineslagterier ved almindelige Arbejdsvogne.
6. Besejlingsforholdene maa ikke være for vanskelige.

Til nærmere Vurdering af, hvorvidt de nævnte Punkter ere tilfredsstillende i den nuværende Eksporthavn og i den projekterede Trafikhavn skulle vi udtale følgende

ad 1 og 2. Det er ganske sikkert, at Landbrugsprodukterne fra Esbjerg opnaa at komme frem med de nuværende Baade, og vi have det Haab, at de besørges baade til det høje Ministeriums og Eksportørernes Tilfredshed; men naar man deraf vil slutte, at den nævnte Eksport besørges uden Vanskelighed, er dette ikke rigtigt, og vi skulle i al Ærbødighed tillade os at fremhæve nogle af de Vanskeligheder, som Selskabet under de nuværende Forhold har at kæmpe med, netop paa Grund af Havneforholdene.

De Krav, der efterhaanden ere stillede til Besørgelsen af Eksporten og — vi nævne ogsaa dette i denne Sammenhæng, selv om det maaske ikke i strengeste Forstand ligger indenfor det høje Ministeriums Interessesfære — til Besørgelsen af Passagertrafikken imellem Esbjerg og Harwich, ere nu saa store, at man ikke under de nuværende Havneforhold i Esbjerg kan tilfredsstillende dem, uden at man saa at sige øver Vold mod de Dimensioner og Former, der naturlig skal gives Skibe, som møde de stillede Krav. — Skibene skulle have stor Fart, og man er forhindret i at give dem den Længde og det Dybtgaaende (og den Skruediameter), som de burde have; Skibene skulle bære en større og større Mængde Gods, og da man er forhindret i at give dem større Længde og dermed større Dimensioner i det hele taget, maa Antallet af Skibe forøges unaturligt. Hvilke Forhold dette har ført til, og hvilke Driftsudgifter der herved ere lagte paa Selskabet, kan maaske bedst illustreres ved et Par Tal. Vort S. S. „J. C. la Cour“ brænder saaledes ca. 70 Tons Kul pr. Etmaal for at opnaa en Hastighed, der er noget mindre end den, vore lige saa store S. S. „Kong Haakon“ og „Dronning Maud“ opnaa ved et Kulforbrug af ca. 40 Tons pr. Etmaal. Saafremt man kunde have bygget en noget større Eksportbaad, f. Eks. paa 1,500 Tons D. W., kunde man have opnaaet at besørge den samme Trafik som nu, uden at sende et