

Ekstraskib hver Uge; hvad dette betyder i forøgede Driftsudgifter for Selskabet, er det formentlig unødvendigt at gøre opmærksom paa.

Vi skulle endvidere under Henviſning til vore tidligere Indberetninger om vore Damperes hyppige Grundstødninger baade paa Barren og ved Indsejlingen fremhæve, at vi ved Fastsættelsen af Dimensionerne ere gaaede Grænsen for det tilladelige saa nær som muligt, og vi skulle endvidere i denne Sammenhæng bemærke, at ogsaa vore Eksportdampere „J. C. la Cour“, „N. J. Fjord“ og „Primula“ kun kunne svaje, naar de gaa med Stevnen op i Forhavnen.

Disse Krav til Dybde og Svajelads ville ganske vist en Gang ad Aare blive tilfredsstillende, saafremt det Projekt, som er forelagt Folketinget, bliver udført, men ganske anderledes stiller det sig med nogle af de øvrige Fordringer, som vi have til-
ladt os at nævne ovenfor.

ad 3. Den foreslaaede Havn vil saaledes — hvad det nedsatte tekniske Udvalg, der har udarbejdet Projektet, ogsaa har ladet komme til Orde — neppe blive rolig. Efter vort Skøn vil Havnen under mange Forhold blive endogsaa meget urolig, — ja, vi betvivle, at Skibe under en Paalandsstorm, i Retning af Indsejlingen, overhovedet ville kunne ligge ved den lige overfor Indsejlingen liggende Kaj. Saadanne urolige Forhold ere særlig for en Eksporthavn overordentlig uheldige. Man maa nemlig ikke lade ude af Betragtning, at Indladning af Æg og til Dels ogsaa af Smør ikke foregaar ved Hjælp af Skibets Takler, men derimod ved, at Godset bæres eller slidskes om Bord, hvad der kræver rolige Havneforhold. Ligeledes vil Kulfyldningen i Esbjerg — og det er ikke smaa Kvantaa Kul, Skibene indtage der — blive meget besværlig-gjort i en urolig Havn. Af denne Grund egner den projekterede Havn sig ikke til Eksporthavn; — ja, saa vidt vi kunne se, endogsaa kun daarligt til Trafikhavn.

ad 4. Havnen vil dernæst efter vort Skøn — og vi støtte dette paa Udtalelser fra Mænd, som have stor Erfaring med Hensyn til Sejladsen paa Esbjerg — ikke blive gunstig, hvad Isforholdene angaar. I en Isvinter vil Isen — særlig ved Flod — under Paalandsvind utvivlsomt presses ind gennem Havnemundingen, og den vil vanskelig kunne komme ud igen, da ingen Ebstrøm vil føre den ud. — Altsaa ogsaa som isfri Havn vil den projekterede Havn ikke være tilfredsstillende.

ad 5. Hvad dernæst Beliggenheden angaar, da forekommer det umiddelbart indlysende, at Forbindelsen mellem den projekterede Havn og Jernbanestationen ikke kan blive saa tilfredsstillende, som den er for den nuværende Eksporthavns Vedkommende. — Det samme gælder for Forbindelsen mellem den projekterede Havn og Pakhusene og Svineslagterierne, hvis Beliggenhed er mærket paa vedføjede Plan.

ad 6. Hvad endelig Besejlingsforholdene angaar, skulle vi om den nuværende Eksporthavn udtale, at de — som ved tidligere Lejligheder fremhævet — ere meget ugunstige, fordi de ere af en saa indskrænket Natur. Det er nu under mangfoldige Forhold forbundet med stor Risiko for Skibene at gaa ud af og ind i Havnen, og alene Sprængningen af en Trosse i haardt Vejr vil paa Grund af den stærke Strøm og den søndre Moles Beliggenhed let kunne medføre Havarier, som kunne faa meget alvorlige Følger — ikke alene fordi store Værdier af Skib og Ladning ville gaa tabt — men ogsaa fordi Havnen som Følge af saadanne Havarier let vil kunne blokeres i længere Tid.

For den projekterede Trafikhavns Vedkommende mene vi, at Strømmen vil løbe næsten tværs paa Indsejlingsretningen, hvad der vil være meget uheldigt. — Vi skulle i denne Sammenhæng ikke undlade at gøre opmærksom paa, at der, saavidt vi kunne skønne, stadig vil danne sig en Barre i Indløbet. Dette vil ikke alene foraarsage store Vedligeholdelsesudgifter, men enhver, der er fortrolig med Skibsfart, vil forstaa de Ulemper, Besejlingen af en Havn lider af, naar der uafsladelig skal være Opmudringsmateriel ved Indsejlingen.