

Forholdene ere uheldige, og at Transporten bestemt er for dyr ad den Vej. Men lægge vi dertil nu, hvad der yderligere trykker paa denne Omkostning, nemlig Tariffbestemmelserne for Forsendelsen med Jernbanen, bliver Forholdet endnu uheldigere. Vi se da, at det Kvæg, som gaar til Esbjerg, er saare uheldig stillet. Esbjerg blev i sin Tid betragtet som Kjøledæggen. Den havde umaadelige Fødselsveer for at blive til. Den mødte stærk Modstand, da Forslaget var for, og det var kun den daværende Indenrigsminister, vor nuværende højtagede Conseilspræsidents Energi og Thærdighed, som satte igjennem, at Esbjergs Havneanlæg og de dertil hørende Jernbaner bleve vedtagne og som tillive trods den Modstand, der blev reist imod dem. Det laa jo ganske nær, at der var mange Interesser, der bevirkede, at man frygtede for den Konkurrence, som kunde fremkomme ved en Forbindelse over Esbjerg, naar den blev heldig udviklet. Der staa imidlertid Meget tilbage endnu, inden man kan sige, at den er heldig udviklet. Jeg har anført en hel Del Forhold, som ere uheldige. For det første er Prisen for Transporten af hvert enkelt Dyr fra Esbjerg til Englands Kyst, til Thameshaven, ligesaa stor — endstjønt det er en kort Vej — som fra Kjøbenhavn til Newcastle, hvilket er usforholdsmæssigt. Dernæst bliver Transporten meget dyr paa Grund af de Omkostninger, der ere forbundne ved Udfikningen fra Esbjerg, og de Omkostninger, som ere forbundne med Transporten fra Thameshaven til London. Se vi saa desuden hen til vore egne tybste Jernbaners Tarifforhold, da stille disse sig særlig ugunstige og særlig uheldige for Esbjerg. Jeg skal tillade mig at godtgjøre det med Tal. Nebens Transporten fra Hølstebro til Esbjerg, beregnet til  $17\frac{1}{2}$  Godsmil, det vil sige virkelige Mil, for Betalingens Vedkommende regnes lig 15 Kreaturmil, og Transporten fra Horsens til Esbjerg, der er  $19\frac{1}{2}$  virkelige Mil, ogsaa regnes for 15 Kreaturmil, og medens Transporten fra Bemb til Esbjerg — 15 Mil i Virkeligheden — regnes for 15 Kreaturmil, saa regnes Transporten fra Hølstebro til Aarhus, som i Virkeligheden er 22 Mil, ogsaa kun til 15 Kreaturmil, og Transporten fra Vandrup til Aarhus, der er 20 virkelige Mil, regnes ligeledes for 15 Kreaturmil; Transporten fra Struer til Aarhus, som er 20 virkelige Mil, regnes for 15 Kreaturmil; men Transporten fra Struer til Esbjerg, som kun er  $19\frac{1}{2}$  Mil — altsaa  $\frac{1}{2}$  virkelig Mil kortere end Veien fra Struer til Aarhus — regnes for 17 Kreaturmil, altsaa 2 Kreaturmil mere og dyrere end Veien fra Struer til Aarhus. Man ser deraf, at Exporten over Esbjerg ingenlunde er begunstiget af Forhold og Omstændigheder. Naar der skulde udrettes Noget i den Henseende, tror

jeg, at det kun kan opnaas ved at se at faae tilveiebragt en hel Del Andringer, som kunne føre til, at Esbjergrouten bliver benyttet i en meget stærkere Grad, end den nu benyttes. Jeg veed meget vel, at der er den Ulempe ved Esbjerg Havn, at den kun kan befares af Skibe med et vist Dybgaende, dels paa Grund af, at Graadbyd kræver det, dels fordi kun Skibe med et Dybgaende af 10—12 Fod kunne gaa ind i Havnen. Det er imidlertid et stort Spørgsmaal, om vi nogensinde ville kunne skabe en Havn paa Sjællands Vestkyst, som i den Henseende vil yde meget bedre Forhold. Man har ogsaa hørt anføre, at man kun kan gaa ind til Esbjerg ved Flodvande. Ja, mine Herrer, det kan være meget affrættende for os, der bo herovre ved Østersøen og ikke kjende Noget til Øst- og Lavvande; men for dem, der ere vant til at færdes i Kanalen, er der aldeles ikke noget Affrættende derved. De vide, at al Skibsart derovre er afhængig af Ebbe og Floed, og at man derfor altid maa indrette sin Fart saaledes, at man kommer ind til de Havne, hvor man vil løbe ind, ved Høivande. Saaledes er det ved alle de store Havne ved Kanalen baade paa den ene og den anden Side, og ligeledes langs hele den hollandske Kyst og den tybste Nordkyst. Dette er altsaa ingen absolut Hindring. Men naar Farten paa Esbjerg skal faae nogen Betydning, maa der virkelig tages ganske anderledes fat. Man maa da søge at faae tilveiebragt en meget kraftigere og hyppigere Forbindelse. Der er den Uting ved vort hele Transportvæsen nu, at f. Ex. vor Udvandring herfra til England ikke gaar den lige slagne Vej fra Kjøbenhavn over Esbjerg, men fra Kjøbenhavn over Kiel og Hamborg eller udenom Skagen. Og hvorfor? Fordi Transporten og Trafikken paa og fra Esbjerg ikke har faaet den Støtte og Betydning, den kunde have faaet, og som man ventede den skulde og vilde faae, dengang Havnen blev anlagt. Jeg tror ikke, det vil være umuligt endnu, naar der tages alvorlig og energisk fat paa disse Forhold, at bringe Esbjerg Havn til at faae en Udvikling, der vil svare mere til de Forhaabninger, som i sin Tid bleve knyttede til den af den daværende Indenrigsminister, som satte dens Tilveiebringelse igjennem trods al den Modstand, der blev reist imod den. Jeg er ikke blind for de Forhold, der gjøre sig gjældende i selve Sjælland; det er fuldt naturligt, at de Interesser, der engang have knyttet sig til Østkysten, de Interesser, der i levende Fortjærlighed for den stærke og kraftige Udvikling af alle Landboforhold have sat en Dampskibsforbindelse i Gang fra Østkysten til England, søge at værne om denne saa stærkt som muligt. Det ligger ogsaa i Sagens Natur, at Kjøbenhavn søger at hævde den Betydning, den har med Hensyn til den engelske Krafst, saa