

af Smør og lignende Produkter som Hø og fersk Kjøb, hvor det gjælder om at have særegne Rum, saaledes at Produkterne kunne forsendes til England, uden at bestabiges. Dertil hører jo ogsaa Spørgsmaalet, om disse Skibe have tilstrækkelig Hurtighed til denne Trafik. Hvad andre Produkter angaar, som særlig ville føres paa denne Route, Korn, og selvfølgelig ogsaa Retourfragten, antager jeg det ogsaa som en Selvsølge, at den høitærede Minister vil tage dette med i Betragtning. Der er endnu et Spørgsmaal, nemlig dette: Hvilken Route der er den heldigste. Man har jo for den nuværende Traffiks Bedkommende søgt at forbedre den ved at forandre Landingsstedet for Londonnertraffikens Bedkommende fra Thameshaven til Harwich. Man ser nu, at det forenede Dampskibsselskab som Grund til, at Esbjerg-London-Routen ikke er saa billig som Lønningen-Dejpsford, har anført, at Udgifterne i engelske Havne og ved Transporten til det londonste Marked ere høiere for denne Routes Bedkommende end for Lønningen-Routen. Jeg vil derfor kun ønske, at det Spørgsmaal ogsaa vil blive taget under Overveielse, hvilken Landingsplads for Londonnerouten der er den heldigste. Derhos antager jeg ogsaa, at den høitærede Minister, for at fremme denne Trafik, vil i den nærmeste Fremtid tage under Overveielse de fornødne Nedsættelser i Tjernbanetaxterne, der maa komme tilstede. Naar Forholdene virkelig ere saaledes, som jeg paaviste for nogle Dage siden her, og som jeg skal gjentage, at for en Strækning paa 8 Mil er Tagten for et enkelt Kreatur 4 Kr. høiere end for samme Afstand paa Jernbanen, og for en Bognladning Kreaturer 11 Kr. høiere paa Vestbanen end paa Jernbanen for den samme Strækning, saa anser jeg det ikke alene for rimeligt, at der her foretages Forandringer, men endog for nødvendigt, for at denne Trafik kan faae den Udstrækning og Betydning, den bør have.

Wanlsen: Da det ærede Medlem fra Helsingør (Thomsen) forsaavidt har besvaret de Uttringer, som det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg) fremkom med angaaende en noget ensidig Kommunikationspolitik, som skulde drives i Kjøbenhavn eller, som vel Meningen var, fra de Kjøbenhavnske Rigsdagsmænd, skal jeg ikke komme meget langt ind paa dette Spørgsmaal, men dog henviser det ærede Medlem til, at der synes at være en Misforstaaelse tilstede, hvis det var hans Opfattelse af Overfartsforholdene — jeg indrømmer forøvrigt, at han synes at give den høitærede Indenrigsminister Ret i den Opfattelse, som var fremsat fra hans Side — mellem Korsør og Nyborg samt ved Masneshund, at de hovedsagelig vare af Kjøbenhavnske Interesse. Det ere de paa ingen mulig Maade, og man behøver ikke at offre mange Ord for at vise, at Forholdene ved Storebelt ere lige saa meget og fuldt ud af

Interesse for Postveien til Sverrig og for Forbindelsen mellem Landsdelene indbyrdes, og Forholdene ved Masneshund ere af langt større Interesse for Lolland — Falsler og det øvrige Sjælland end for Kjøbenhavn. Det samme ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds udtalte sig om Forholdene ved Esbjerg, og han var af den Formening, at de Udtalelser, som tidligere vare faldne fra et andet Medlem, vare uberettigede, idet det var udtalt, at Dybdeforholdene havde forandret sig meget væsentlig. I saa Henseende giver jeg det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds Ret, jeg tror ikke, at der har været nogen Forandring i Dybdeforholdene, og selv om saadanne havde fundet Sted, har det kun været i en mindre Maalestok; det er Noget, som man stadig er udtal for derne. Det kan ikke være ukjendt, at Løbet nebe ved Esbjerg over Graadby engang i Tiden har omtrent løbet parallelt med Vestkysten af Fjæng, og siden har det gjort samme velskjendte Bending som Udløbene ved Nymindegab og Agger ved Udløbet af Limfjorden, der naar de have naaet et vist Punkt mod Syd, springe de mod Nord og senere bryde sig en ny Bane mod Syd. Det kan godt tænkes, da Sandet er meget bevægelig, at der til et enkelt Tidspunkt kan have været mere eller mindre Vand, og det kan dobbelt saa godt tænkes, da vi alle vide, at der finder en ingenlunde ubetydelig Ebbe og Flod Sted ved Nordøens Kyster. I saa Henseende er jeg enig med det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds; naar han derimod talte om, at der ikke har været Isforhold, og derhos formenit, at naar et Dampskib derne ikke havde kunnet gaa igjennem, havde det været paa Grund af en for svag Maskinkraft eller lignende, saa tror jeg ikke, at det ærede Medlem har været ganske vel underrettet. Det er ganske sikkert herndt, at to af Skibene, som udføre Routen fra Esbjerg til Newcastle, have i den senere Tid været forsinkede i tre Dage, men det har ikke været paa Grund af for svag Maskinkraft, ei heller paa Grund af Isen, men paa Grund af, at der var for lav Vandstand paa Varren. Det er Knudepunktet ved hele Esbjerg Havn, Graadbysharven. Der er, naar jeg skal udtrykke mig almindelig, ved daglig Vand 12 Fod paa Varren, og det er den egentlige Hindring for, at Esbjerg ikke kan faae en større Udvoikling. Det er Noget, som ærede Medlemmer ved den tidligere Debat om Forholdene ved Esbjerg rent synes at have overset, og det har derfor været mig en Glæde idag at have hørt den høitærede Indenrigsminister netop pege hen paa det som den store og maaske eneste Vanskelighed. Naar en saadan Route skal beskrives fra et bestemt Punkt til en anden fremmed Havn, og denne Route har den Vanskelighed, at Havnen ved det ene Endepunkt er saaledes, at ikke ethvert Skib, der færdes paa Havet, kan søge derind, idet de Skibe, der skulle udføre denne Route, maa bygges