

efter den, saa er derved denne Havn paa Forhaand forsaavidt indskrænket i sin Nytte og Betydning, som den er udelukket fra at modtage alle de Skibe, der stikke dybere end 12 Fod. Banen til Esbjerg eller ialtfald fra Lunderflov til Varde blev aabnet i Oktober 1874. Allerede i 1875 blev der sat to Dampskibe af en temmelig betydelig Størrelse „Niberhus“ og „Esbjerg“, det ene lidt over 400, det andet henved 300 Tons, i Fart af et privat Selskab. Disse Skibe bleve udelukkende byggede til denne Fart. Senere traadte et tredje Skib til, „Esbjerg Snare“, der oprindeligt ikke var bygget til denne Fart, men da det indtraadte i denne, blev det omændret af Hensyn til Varren og den Transport, det skulde udføre, saaledes at det ogsaa for en Del er bundet til at udføre denne Route, thi de Skibe, som ikke længere blive benyttede ovre ved Esbjerg, have den Egenskab, at de paa Grund af det lavere Dybtgaaende ikke kunne føre den Fragt med sig, som de ellers vilde have kunnet, hvis de vare byggede til at befare hvilket som helst andre tilstrækkelig dybe Havne. Endelig har det samme Selskab, af Hensyn til Isforholdene, ladet Dampskibet „Bal-dur“ gaa derned i Vintertiden. Jeg nævner dette om disse 4 Skibe, fordi der er fremkommet temmelig stærke Anker mod det forenede Dampskibsselskab for, at det ikke udsjerte denne Route forsvarlig — og det var navnlig et Udtryk, den høitærede Minister benyttede ialtsald i en Sammenstilling dermed — og at det var for dyrt med sine Løster. Jeg skal slet ikke komme tilbage til, hvilken Part der har Ret, naar Spørgsmaalet om Løsterne debatteres, men jeg skal dog henvise til, at, naar der tales om, at Løsterne ere ublu, saa er den eneste naturlige Veie at gaa at søge at faae Oplysning om — hvis da Selskabet vil give den Oplysning — hvad der er tjent ved denne Route. Spørgsmaalet er, om Forjænkelsen staar i et, hvad jeg vilde kalde upassende Forhold til Risiko og Udgifterne ved denne Route, men derimod ikke, om Løsterne i og for sig ere noget højere eller lavere. Derimod er jeg enig med det ærede Medlem fra Esbjerg (Hvid) i, at Jernbaneløsterne og Haanepengene ere temmelig høje. Saa snart Jernbaneløsterne ere højere end til andre Havne, hvortil der er større Strækninger at befære med Jernbane, saa er der al mulig Anledning til, at Forholdet reguleres ens over Alt. Der var endelig ogsaa foruden altsaa Spørgsmaalet om de Indskrænkninger, som de Dampskibe, der skulle fare paa Esbjerg, maatte underkaste sig med Hensyn til Bygning, et andet Punkt, som ogsaa ærede Medlemmer — skulde jeg tro — meget godt vidste Vækket med, men gik afveien for, da det er det svage Punkt i hele deres Raisonnement. Det er Spørgsmaalet om Retourfragt. Der gives ikke megen Retourfragt fra England til Esbjerg Havn, og det maa fuldt ud tages med i Betragtning, naar der er Tale om, hvor høi

Frigten er, og hvad man har at svare, for at Farten overhovedet kan betale sig. Retourfragten — jeg erkjender, at der er nogen — fra England til Esbjerg bestaar hovedsagelig i tungt Gods, og det bliver en meget ringe Del — knap $\frac{1}{4}$ under almindelige Forhold — af Skibet, som det belaster, af Hensyn til, at Skibet ikke maa stikke dybere end 12 Fod for at komme ind i Esbjerg Havn. Det er endda kun fra den ene engelske Havn, medens der fra den anden, Harwich, sjelden eller aldrig gives nogen som helst Fragt. Jeg skal hermed lade Esbjerg Havn ligge og slutte mine Udtalelser herom med at vedkjende mig den overordentlige Nytte, som Esbjerg Havn gjør med Hensyn til Kreaturport og Udsjøfelen af andre Produkter fra Jylland. Men jeg beklager høilig, at hele dette Anlæg overhovedet har faaet Navn af Havn, og jeg beklager overhovedet — jeg indrømmer, det er en Vælgelse, der kommer altfor sent — at der er anvendt de betydelige Bølg, og hvert Aar vel stadig maa anvendes en større Sum paa Vedligeholdelse, Udbedring og Uddykning af Havnen der. Jeg holder ikke af Ordet „Havn“, fordi det vækker falske Forestillinger om, hvad det Punkt som Havn betragtes kan nytte til. Det burde ikke kaldes Andet end et Udsjøfningssted. Ligesaa sikkert som jeg for min Person tror, at Anlægget fra Begyndelsen af, hvad dets Hensigt angaar, har været fuldt berettiget, og ogsaa hvad Nytten angaar, ligesaa sikkert tror jeg, at man, hvis man skulde gjøre det om, kunde gjøre det langt billigere ved at bygge en lukket Udsjøfningsbro istedetfor den dobbelte Havn, som der er derne, saavel Snderhavnen som Værhavnen. Der vil fremstille sig et vrangt Billede for det store Publikum, naar der altid tales om „Havn“ og „Havn“, da det jo dog er vitterligt for Enhver, der har været i Esbjerg, at der — jeg kunde fristes til at sige „aldrig“; det er maasse lidt for stærkt, men jeg vil dog benytte det her med en vis Indskrænkning — aldrig i denne „Havn“ ses noget andet Skib end de 2 eller 3 Skibe, der gaa over til England. Jeg mindes meget vel, at man, da man byggede Esbjerg Havn, her i Kjøbenhavn kunde kjøbe Fotografier, der viste hele Havnen fuld af Skibe; men det var Fotografier, der vare tagne i et beleiligt Dieblit, da der var Skibe, der vare ladede med Materier, hvoraf man skulde bygge Havnen.

Nu skal jeg springe et Dieblit, ogsaa foranlediget til dels ved Udtalelser af det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg), fra Esbjerg op til Frederikshavn, og jeg skal samtidig indflette nogle Bemærkninger angaaende nogle Udtalelser, som den høitagtede Indenrigsminister fremkom med, særlig vedrørende dette Punkt, Frederikshavn. Det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds mente, at man med temmelig stor Saloss fra Hirtshals's Side vaagede over, hvad der blev gjort ved Frederikshavn, hvad der skulde