

vilde indtage en noget inkonsekvent Holdning, hvis han traadte anderledes op lige overfor disse Baner. Jeg holder paa, at Ministeren her har vist Loyalitet og Konsekvents, og jeg finder det idetmindste uberettiget at rette nogen Bebreidelse mod ham i saa Henseende. Men jeg indser ikke, hvad det har at gøre med Ministerens Politik i Samfærdselsforholdene i det Hele, hvorledes han iaar har stillet sig. Det er en simpel Konsekvents af, hvad han tidligere har gjort. Forøvrigt vil jeg ikke rette nogen Bebreidelse til det ærede Medlem for, hvad der overhovedet her er fremkommet med Hensyn til Ministerens Holdning paa disse Omraader. Jeg er fuldstændig overbevist om, at Ministeren staar upartisk og ogsaa agter i Fremtiden at fremmeernes Jernbaneinteresser, ligesaa vel som han har fremmet disse Interesser i andre Landsdele. Med Hensyn til Spørgsmaalet særligt om Esbjerg kan jeg selvfølgelig ikke have Noget imod, at Ministeren gjør Spørgsmaalet om en Statstrafik mellem Esbjerg og England til Gjenstand for Overveielse; men jeg vil dog paa egne, og jeg tror paa adskillige andre Medlemmers Vegne forvare os imod, at vi skulde derigjennem have givet blot den mindste Antydning af Villighed til at gaa med til en saadan Ordning. Jeg tror heller ikke, at det var den høitærede Ministers Mening, at han selv nu i dette Dieblit vilde tage Parti; men jeg forstod den høitærede Minister saaledes, at han i og for sig var imod Statsdrift, og kun naar han ansaa denne for absolut nødvendig for at faae rimelige Priser eller lettere Trafikforhold med England, vilde gribe dertil, medens han endnu ikke havde nogen Mening om, hvorvidt det var nødvendigt eller ikke, og derfor vilde undersøge Sagen nysgættigt. Dette kan fra vor Side kun møde Paastjønelse, men jeg tilstaar, at ved at have hørt Debatten i disse Dage og Alt, hvad der er fremsført med Hensyn til Havneanlaget ved Esbjerg og de forskjellige Grunde, der ere anførte for, at Transporten mellem Esbjerg og England er dyrere end ønskeligt, er jeg kommen noget i Tvivl om, hvorvidt virkelig den rette Maade at anvende Pengene paa er at komme ind paa en Statsdrift. Thi er Forholdet virkelig det, at Esbjerg Havn lægger Hindringer i Veien for Transport ved store Skibe, kan det meget let tænkes, uden at Esbjerg Havn kræntes eller fornærmes i mindste Maade derved — thi den behøver jo ikke derfor at være sandet til —, Forholdet kan være det, at Esbjerg Havn er anlagt paa en Tid, hvor man ikke forubsatte Anvendelsen af saa store Skibe, som nu for Tiden bruges, og at Havnen sælgelig kan have visse Mangler med Hensyn til Modtagelsen af saa store Fartøier. Hvis det er Tilfældet, og dette altsaa er Grunden til, at Fragterne blive dyrere til England, er det vistnok utvivlsomt, at den rigtigere Veie at gaa er at benytte Statens Midler til at rette Feilen ved Esbjerg Havn, istedetfor at komme ind paa en

Statsdrift, som ikke vil betale sig, og som man dog efter nogle faa Mars Forløb vil faae megen liden Glæde af, efter som Feilen ikke ligger i Skibene, men i Havnen. Hvis det skulde vise sig, at det ligger i Dybdforholdene (Afbrudelse af Berg), ja, Dybdforholdene kunne meget godt være de samme, som de altid have været, og ikke deslomidre kunne Forholdene have forandret sig saaledes, at Betydningen er en anden, som jeg har nævnt, idet man nemlig bruger større Skibe, saa at de samme Havneforhold nu ere til Fortræd, som for endel Aar tilbage vare usfadelige — er det et Spørgsmaal, om man kan gjøre Noget for at raade Bod paa det eller ikke. Men dette er i hvert Fald Noget, som bør tages under meget alvorlig Overveielse; thi at komme ind paa Statsdrift paa dette Omraade er overordentlig betænkeligt, og jeg vil ganske tiltræde, hvad det ærede Medlem for Solbæk Amts 3die Valgkreds (Auber) sagde, at man gjorde sig Illusioner, hvis man troede, at man kunde gjøre Meget for en forøget Trafik ved at hjælpe paa Esbjerg. Jeg anerkjender tilfulde den store Betydning som Esbjerg Havn har for Sylland og navnlig for det sydlige Sylland, men jeg tror ikke, at den spiller nær den Rolle for Boerne, som man fra enkelte Sider er tilbøielig til at antage. Den høitærede Minister fremhævede forøvrigt selv, at han lagde større Vægt paa Østeborg-Routen og Kieler-Routen; men jeg vil sige, at skulde der gjøres Noget for Dernes Trafik . . . (Afbrudelse af Berg) saaledes forstod jeg den høitærede Minister, at han, naar der blev Spørgsmaal om Statsdrifts Betydning her, vilde betragte Østeborg-Routen og Kieler-Routen som vigtigere end Esbjerg-Routen. Dette er maaske mindre vigtigt, og jeg har derfor ikke ifinde at komme nærmere ind paa dette, men saaledes forstod jeg den høitærede Minister. Jeg har kun villet fremhæve dette, fordi jeg tror, der er en tredie Route, som vil kunne have endnu større Betydning for Boerne, og det er en Route, der ikke blot vil bringe Derne, men ogsaa Sydsøerig i en lettere Forbindelse med Nordtyskland, saaledes at den lange Veie enten over Kiel eller over Fyn—Slesvig kunde spares, og det er Routen over Holland—Femern. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa dette idag, men jeg er fuldstændig overbevist om, at denne Route over Femern vil faae en overordentlig Betydning, ikke blot for Trafiken over selve Derne, men ogsaa med Hensyn til at drage den svenske Trafik over Danmark til Tyskland og gjøre Danmark til Gennemgangssted derfra baade for Personer og Gods. Denne Route vil vistnok være af en langt større Betydning, end man maaske i dette Dieblit vil anerkjende. I Da dette Spørgsmaal imidlertid ikke ligger for som Gjenstand som Vædringsforslag, vil jeg ikke komme nærmere ind paa det; men jeg har blot villet sige dette her, fordi jeg tror, at denne Route vil komme til at