

havnen, andre ønske den udvidet mod Vest, atter andre have ment, at man burde forandre den til en Tidvandshavn. Alt dette hænger sammen med den ikke ringe Modstand, der har været mod selve det at have en Dokhavn ved Esbjerg. Man har imod denne særlig anført, at det er vanskeligt for Skibe baade at løbe ind i og ud af Dokhavne, ligesom det er ubehageligt at være bunden til bestemte Ankomst- og Afgangstider, som man maa have, idet man ved en Dokhavn jo kun kan sejle ind og ud ved Højvande. Man har derfor ment, at det var rigtigst at have en Tidvandshavn, hvor Skibe kunde løbe ud og ind uden at være synderlig generede, og man har henvist til, at man f. Eks. ved Hamborg, hvor Forstøtten mellem Vandstandshøjden ved Ebbe- og Flojtid er meget stor, har kunnet nøjes med en Tidvandshavn. For Dokhavnen er der imidlertid tillige anført vægtige Grunde, idet den letter Indskibningen og Udladningen. Det viser sig ogsaa, at Skibsførere og Skibsredere sætte megen Pris paa at kunne gøre sikker Regning paa den konstante Vandstand og navnlig sætte Pris paa, at Skibene ere i flot Vænde, saa længe de ligge i Havn. Stemningen i Esbjerg i Handelsstanden har ogsaa i de senere Aar vendt sig mere og mere til Fordel for Dokhavnen, og der har nu foreligget for Finansudvalget en Udtalelse, hvori man finder de betydeligste Navne af Handels- Skibsfører- og Skibsrederstanden i Esbjerg, som meget bestemt udtaler sig for Dokhavnen. Det er navnlig denne Udtalelse, som har bragt Udvalget til at lade sine oprindelige Betæneligheder fare og slutte sig til det af Ministeren opstillede Projekt om en Udvidelse af Dokhavnen. Det er ikke noget billigt Projekt; det vil koste 1,180,000 Kr., men Udgiften vil blive fordelt paa 5 Aar. En Dokhavn vilde være bleven noget billigere, den vilde i den indskrænkede Skikkelse have kostet 820,000 Kr., i den udvidede Skikkelse 1,185,000 Kr. En Dokhavn vilde være bleven betydelig dyrere, idet den i den indskrænkede Skikkelse allerede vilde koste ca. 2 Mill. Kr. og i den udvidede Skikkelse ca. 4 Mill. Kr. Det at forvandle Dokhavnen til en Tidvandshavn vilde kunne udsøres for heved 200,000 Kr. mindre end det, der vil medgaa til det angivne Projekt, men til Gengæld er det af Vandbygningsdirektøren

oplyst, at Omkostningerne ved Opudringen af en saadan Havn vilde blive betydelig større, idet der vilde sætte sig Sik ind, som bundfældes, hvad man har Erfaringer for fra Fisserihavnen. Hvor stor en Bigtighed denne Betænelighed har, er det ikke godt for usagtyndige at have nogen Mening om, men Udvalget har i alt Fald ikke ment, at man burde udsætte sig for, at man ved at gaa til en Besparelse af de 200,000 Kr. skulde komme til at betale denne Sum mange-fold igen, ved de betydelige Opudringsarbejder, der vilde blive nødvendige. Kort sagt — jeg skal ikke gaa nøje ind paa de enkelte Projekter, der have været fremme, og som man ikke har ment at kunne tiltræde — jeg skal kun sige, at den Omstændighed, at Dokhavnsprojektet ikke blot er opstillet af Regeringen og dens sagtyndige, men at det tillige er tiltraadt af samtlige de Personer, der have Handels- og Søfartsinteresser paa det Sted, hvorom det drejer sig, har gjort, at vi have meent at maatte lade vore Betæneligheder fare og indstille Forslaget til Vedtagelse.

J. C. Christensen: Ogsaa jeg ønsker at tage alt muligt Hensyn til den højtærede Formands Henstilling i Begyndelsen af denne Debat, og jeg kan saa meget lettere gøre det, som jeg egentlig ved hele det foreliggende Affnit kun har et eneste Vædringsforslag at omtale. Om de Samraad, som den ærede Ordfører omtalte, skal jeg bemærke, at jeg i det væsentlige er enig med den ærede Ordfører. Jeg finder blot Anledning til at udtale, at det jo er en Selvfølge, at Medlemmerne, naar der kommer til at foreligge et Lovforslag angaaende Telefoner, maa staa frit over for Sagen. Jeg har maaste en noget afvigende Mening fra den ærede Ordfører om Resolutionspørgsmaalet, idet jeg tror, at naar vi skulle have vore Forbindelser gjorte saa gode som muligt i Isvintre, gælder det først og fremmest om at faa den Forbindelse, vi have, nemlig Hovedforbindelsen over Store Bælt og Lille Bælt og videre til Esbjerg, saa tydelig og udmærket, som det i det hele taget lader sig gøre, inden man giver sig til at lave Sidesforbindelser, idet det er bedre at have een god Forbindelse end flere, som muligvis ere mindre gode. Det Vædringsforslag, jeg har at omtale, er