

velvilligt imod det. Nu er der ikke en Gang Plads derovre til Havneadministrationen, Kontorerne er ikke saa store, at man kan arbejde ordentligt, og der er ikke Boliger til de Havnebetjente, der er ansatte. Havneraadet har indsendt Forslag om at udvide Kontorerne og opføre de nødvendige Boliger til Havnebetjentene. Disse Forslag er ikke optagne paa Finansloven. Jeg synes ikke, det kan hjælpe at skyde sligt ud. En saa stor Forretning maa virkelig kunne administreres paa en forsvarlig Maade.

Til Trafikhavnens Fuldførelse er der opført 937 000 Kr. Det er Restbeløbet af de 8 577 000 Kr., der oprindeligt blev bevilget til Esbjerg Havns Udvidelse. Men det forslaaer ikke til Havns Udvidelse. Der skal mere til. Der skal sikkert 1—2 Millioner til endnu. Det vilde have været rimeligere, om man havde optaget disse Bevillinger allerede i Aar, saa at Materialer, Tømmer, Sten, Cement og hvad der ellers skal til, kunde blive købt, og saaledes, at Arbejdet kunde udføres dels i Vinter og dels i Begyndelsen af den kommende Sommer, saa at vi kunde staa med den færdige Havn til næste Efteraar.

Som det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard) i Gaar sagde, skal vi jo nu til at optage Konkurrencen med Udlandet, og det er da i høj Grad nødvendigt at faa denne Havn færdig og dette Aktiv udnyttet, saa Esbjerg virkelig kan optage Konkurrencen. Med hvad alt denne Havn allerede har kostet, kommer den sikkert til at staa Staten i op mod 20 Mill. Kr., og skal vi faa Udbytte af denne Kapital, er Betingelsen derfor, at Sejløbet ind til Esbjerg over Graadyb bliver udvidet. Man maa afgrave den saakaldte Barre ved Indsejlingen. I den nye Trafikhavn ved Esbjerg bliver der 8,8 Meters Dybde, og der bør da mindst være 8 m over Barren. Nu er der en 6,7 m. Det er derfor absolut nødvendigt at uddybe Indsejlingen. Og det kan neppe ske med det Uddybningsmateriel, der ligger i Havnen. Der maa lejes en Gravemaskine, og jeg vil meget henstille til den højtærede Trafikminister at leje det nødvendige Materiel. (*Finansministeren* [Brandes]: Det vil koste Millioner!). Nej, det vil ikke koste Millioner, og det vil i alt Fald give en god Indtægt, naar Arbejdet først er udført. Der er ingen Rimelighed i at have en Havn med en stor Dybde, naar der ikke er et ordentligt Sejløb ind til den, det er dog ganske bagvendt. Og det vil ikke være

uden økonomisk Værdi at faa saadanne Arbejder udført. Med større Dybde i Sejløbet kan større Fragtdampere gaa ind i Havnen, og større Skibe giver lavere Fragter, og lavere Fragter giver flere Skibe, og flere Skibe giver Havneafgifter og Jordleje til Statens Havn. Det er paa den Maade, man skal bringe Forretninger til at give Udbytte. Og de Skeptikere, der mener, at der ikke kan være Tale om at faa Udbytte af en Havn som Esbjergs, vil jeg gerne henvise til, at Esbjerg Havn i Virkeligheden har en aldeles fortrinlig Beliggenhed. Den ligger udmærket godt for de store Rutedampere, den ligger lige op ad Ruten Kanalen—Skagen. Der er 20 engelske Mil kortere fra Esbjerg til Dover end fra Hamborg til Dover. Der er ikke stort længere fra Esbjerg til nærmeste Kulhavn end fra London til nærmeste Kulhavn. Der er derfor neppe Tvivl om, at hvis man vil gøre, hvad man kan for at udnytte dette Aktiv, kan det ogsaa komme til at give et godt Udbytte. En Dybde af 8,8 m betinger, at Fragtdampere paa 6 000—8 000 Tons kan gaa ind i Havnen, og de store Rutedampere kan gaa dertil i Stedet for først at gaa til Østkysten og derfra tilbage igen, hvilket gør Fragten alt for dyr.

Det er desuden saaledes, at Skibene gerne vil losse i Esbjerg. Esbjergs Arbejdere er dygtige. Naar det ærede Medlem fra Guldager (Slebsager) og andre taler om manglende Arbejdsmod, kan jeg henlede Opmærksomheden paa, at Arbejderne i Esbjerg er bekendte for deres udmærkede Arbejdsmod. De roses af Skibskaptajner og Befragtere, der kommer med Skibe, for deres udmærkede Arbejde. Jeg skal blot nævne, at en engelsk Lods, der for nylig var i Esbjerg med et Skib, erklærede, at det var næsten dobbelt saa hurtigt at losse i Esbjerg som i Kontinentalhavne og engelske Havne. Flere Skibskaptajner har erklæret, at Skibene gaar hellere til Esbjerg end til Rotterdam, Amsterdam og Hamborg, de gaar ogsaa hellere til Esbjerg end til London, fordi Udgifterne paa Skib og Ladning er mindre i Esbjerg end paa de nævnte Steder. Vi mangler blot, at Uddybningen af Barren skal give det Plus, der skal til, for at skabe Havnen en Fremtid som en første Klasses Havn. Den har jo ogsaa sin udmærkede Beliggenhed bag Fanø, medens Kanalhavnene baade paa den engelske og den franske Kyst ligger udsat for Vind og Strøm, hvorfor Losse- og Ladeforholdene der ikke er tilnærmelsesvis saa gode som i Esbjerg.