

Jeg vilde endvidere gerne spørge Trafikministeren, hvorledes det gaar med Forslaget om Trafikhavnens Indretning som Frihavn, der forlængst er indsendt til det høje Ministerium. Det er anbefalet af Erhvervsorganisationerne i Esbjerg og de jyske Handelsforeninger. Det vil ikke koste store Penge, sagkyndige har anslaaet, at Indretningen af Havnen til Frihavn vil koste $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og i Sammenligning med de mange Millioner, der graves ned, er det ikke nogen stor Sum; for denne halve Million vilde man faa stor Indtægt i Form af Jordleje, større Skibsafgifter, større Indtægter af Havnen. I Bergen omgaas man med Tanken om at anvende mange Millioner, jeg tror 65 Mill. Kr., til en Frihavn, og i Göteborg har man lignende Tanker. Det var dog vist ikke urimeligt, om man tænkte paa en saadan mindre Foranstaltning for at faa Havnen gjort til det Aktiv, den synes at kunne blive.

Endvidere vil jeg gerne henlede Opmærksomheden paa, at den daglige Post-rute Esbjerg—Parkeston ogsaa vilde give Havnen større Indtægt. Professor Munch-Petersen har fornylig holdt et Foredrag om Indrettelse af Færgeruter, og han hævder, at en Færgerute Esbjerg—Parkeston vil kunne svare sig i økonomisk Henseende, hvorimod en anden Færgerute, der har været Tale om, Göteborg—England, vilde give flere Millioners Underskud. Jeg skal ikke udtale mig om, hvorvidt det er rigtigt eller ej, men jeg vil henstille til Trafikministeren, at det bliver undersøgt, om Grundlaget for en saadan Beregning er forsvarligt, og hvis det er det, at det da bliver taget op til alvorlig Overvejelse at gennemføre en saadan Færefart. Men hvad enten det skulde ske ved Færger eller Skibe, er det indlysende, at en daglig Rute maa forbedre Forholdene, først og fremmest for Postvæsenet, men ogsaa for Havnen. En daglig Postforbindelse paa England er nu i høj Grad paakrævet. Skal Posten gaa over Fastlandet, tager det en hel Uge eller tidt mere, men lader man Posten gaa herover med Damp fra Parkeston til Esbjerg, kunde den gaa over i en Snes Timer, og det er da ganske urimeligt, at denne Postroute ikke bliver gjort effektiv og kommer til at udrette saa meget som muligt. Det er den Slags Forbindelser, jeg synes, vi maa se at faa sat i Gang netop nu. Det er netop Tiden til, at vi ordner de Forbindelser med Udlandet, som kan blive frugtbringende i økonomisk Henseende, naar vi skal optage Konkurrencen. Men skal vi optage den Slags

Arbejder, maa vi naturligvis ogsaa gøre Regning paa, at der arbejdes i alle vore Havne, og at Arbejdet ikke bliver standset paa urimelig Maade.

Og medens jeg altsaa kan sige, at Arbejderne i Esbjerg har arbejdet troligt og godt, ikke har manglet Arbejdsmod, kan det samme desværre ikke siges om Toldvæsenet. Det har paa et vist Tidspunkt i høj Grad manglet Arbejdsmod. Efter Havnestrejken Ophør i København kom der saa meget Gods til Esbjerg fra England, at der behøvedes ca. 10 Jernbanevogne daglig for at faa det sendt til København. Det var mest Toldgods, men Toldvæsenet i København erklærede, at det ikke kunde modtage disse Varer, kun tre Vogne daglig, og man kunde hverken faa Varerne fortoldet i Esbjerg eller i København. Det er urimeligt, at Toldvæsenet skal standse Godstrafikken. Der gaar sikkert Toldere adskillige Steder her i Landet, som ikke har overvættets meget at bestille, og som i saadanne Tilfælde kunde sendes hen paa de Pladser, hvor der var Brug for dem, saaledes at Arbejdet kunde blive udført.

Af andre rentable Arbejder, som kunde udføres i disse Tider, og som jeg mener bør udføres, uanset om det er smaat med Pengene, er Dobbeltsporet fra Esbjerg til Lunderskov. Nu ser jeg, at der er opført 450 000 Kr. til dette Dobbeltspor i det kommende Finansaar. Det er den 28. Marts, tror jeg, to Aar siden, Lovforslaget om dette Dobbeltspor er vedtaget, og man skal altsaa først nu til at anvende de første 450 000 Kr. Der er bevilget omtrent $12\frac{1}{2}$ Mill. Kr. til dette Dobbeltspors Fuldførelse. Det skulde altsaa vare 24 Aar, inden man blev færdig, efter den Maalestok. Men selv om man gaar lidt raskere frem senere, varer det ganske urimeligt længe at faa det Arbejde fuldført. Det er for en stor Del Jordarbejder, det drejer sig om her. Det forekommer mig rimeligt og naturligt, at man allerede sidste Vinter havde været, i alt Fald nu til Vinter kunde være færdig til at faa det Arbejde udført. Der er ingen Tvivl om, at der vil blive Arbejdsløshed ogsaa til Vinter. Fra anden Side taler man om, at vi ikke har Raad til at give Arbejdsløshedsunderstøttelse, men at man skulde bort fra det System. Hvorfor i al Verden kan vi ikke faa de Arbejder i Gang, som kunde afværge Arbejdsløsheden? Der kunde ved Dobbeltsporene i Jylland, fra Esbjerg til Lunderskov og fra Fredericia til Aarhus eller Hasselager, skaffes Arbejde til alle de arbejdsløse i samtlige større jyske Byer.