

arbejdet i den forløbne Sommer, vil udbydes efterhaanden.

Den paatænkte Rende fra Esbjerg til Ho, altsaa Renden gennem Hjerting Bugt, var i sin Tid anslaaet til at koste 36 000 Kr.; men med de nuværende Priser vil den koste 150 000 Kr. Der er ikke for Ministeriet forelagt noget om, hvorvidt der kunde ydes nævneværdigt Tilskud til Gennemførelsen af denne Rende, eller om det skulde være Meningen, at Staten skulde betale det hele. Jeg kender personligt disse Forhold og véd, at det vil være af betydelig Interesse for Befolkningen i Ho, om den kunde komme i bedre søværts Forbindelse med Esbjerg, end det nu er muligt. Men det er ikke saa faa Penge at ofre herpaa; og det er ikke nogen særlig talrig Befolkning, der er i Ho.

Med Hensyn til Omordningen af Administrationsforholdene ved Esbjerg Havn vil der paa Forslaget til Normeringslov blive søgt Hjemmel til Ansættelse af en Regnskabsfører, saaledes som vi blev enige om ved Forhandlingen mellem Esbjerg Havneraad og Ministeriet for offentlige Arbejder og ved Reglementet for Administrationen derovre; hvis der her er noget, som ikke er, som det bør være, vil der jo kunne ske Ændringer.

Hvad angaar Boliger til Havnebetjente, er der ikke paa dette Finanslovsforslag fremsat Forslag til Tilvejebringelse af Havnebetjentboliger; men det er muligt, at man paa Finanslovsforslaget for 1922—23 vil fremskaffe yderligere Boliger for Havnebetjente i Esbjerg.

Det ærede Medlem Hr. Sundbo beklagede sig dernæst over Togforbindelsen til Esbjerg. Det er maaske ikke uden Grund, men det er for øvrigt ikke alene Esbjerg, der beklager sig her, det er hele Vestkysten. Sagen er, at man der har mistet Ekspresstogene, et i hver Retning. Men dette hænger sammen med, at man i Foraaret paa Grund af den vanskelige Kulsituation maatte indskrænke Køreplanen betydeligt. I Øjeblikket har vi ganske vist tilstrækkelige Kulforraad til, at vi for den Sags Skyld nok kunde udvide Køreplanen; men det er med de Kulpriser, vi har for Tiden, en uhyre bekostelig Ting at udvide Køreplanen. Derfor tror jeg, at hvis det kan undgaa, bør man undgaa det nogen Tid endnu. For øvrigt er Forholdet saaledes, at Natforbindelsen til Esbjerg besørger af et Tog, som paa Strækningen Fredericia—Lunderskov kun standser i Kolding, men paa Strækningen fra Lunderskov til Esbjerg er det blandet Tog med Forbindelse i Bramminge

til Ribe-Banen. Toget fører for øvrigt gode Vogne, Truck-Vogne, og paa Dampskibsdagene er der tillige Sovevogn. Ankomsttiden til Esbjerg er Kl. 5,59 Morgen, og Skibet, som afgaar til England, afgaar først ved 7-Tiden om Morgen. Jeg skal dog føje til, at baade for Esbjergs og for den øvrige Vestkysts Skyld skal disse Forhold blive gjort til Genstand for fornyet Overvejelse, og navnlig skal det blive gjort til Genstand for Overvejelse, om der er Mulighed for at skaffe Toget, som gaar fra Fredericia Kl. 2,13 Nat, frem, saaledes at det kan komme til at afgaa paa et tidligere Tidspunkt, og om der er Mulighed for, at Toget kan faa kortere Ophold undervejs, saa det kan komme hurtigere til Vejs Ende. Det vilde være til Gavn ikke alene for Esbjerg, men ogsaa for Byerne Nord paa, som ogsaa meget ønsker dette: Om det kan lade sig gøre, skal jeg imidlertid lade usagt.

Endvidere udtalte det ærede Medlem Hr. Sundbo sig om, at han ønskede, at Statsbanerne af Hensyn til Arbejdsløsheden skulde fremme Dobbeltspor anlægene i Jylland. Her maa jeg sige, at Statsbanerne søger at fremskaffe Dobbeltspor saavel i Jylland som paa Sjælland saa meget, som det er muligt. Der har i disse Dage været afholdt Udbydelse af en Del af Dobbeltsporet Næstved—Masned Sund, og omtrent hele Dobbeltsporanlægget Daugaard—Horsens er udbudt. Det er Arbejder til henholdsvis $\frac{1}{2}$ og $1\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og inden Aarets Udgang venter man at kunne udbyde den resterende Del af Dobbeltsporanlægget Fredericia—Daugaard, nemlig den nærmest ved Fredericia liggende Strækning. Yderligere venter man i Vinterens Løb at kunne udbyde Dobbeltsporanlægget Lunderskov—Brørup. Endvidere skal jeg overfor det ærede Medlem henlede Opmærksomheden paa, at de ved Løv af 20. Marts 1918 vedtagne Statsbaneanlæg er forudsat at skulle udføres over et Tidsrum af 15 Aar, idet de forskellige Anlæg fremmes i den Orden, i hvilke de er opførte i Loven, hvorefter Dobbeltsporet Daugaard—Hasselager og Næstved—Masned Sund skal gaa forud for Dobbeltsporanlægget Lunderskov—Esbjerg, der i Loven er opført som Nr. 3; vi kan følgelig ikke fremme Anlægget mere, end sket er. For øvrigt er jeg fuldstændig klar over, at det vil være ønskeligt med Fremtiden for Øje at faa Dobbeltspor gennemført saa hurtig, som det paa nogen Maade er muligt; men der maa ogsaa her tages finansielle Hensyn.

Endelig fremførte det ærede Medlem nogle Bemærkninger angaaende Taksterne