

da det maatte anses for upraktisk at forsyne Havnen med Sluse, saaledes som Tilfældet var ved den gamle Dokhavn.

At forøge Dybden paa Graadybsbarren til 9 m ligger selvfølgelig indenfor Mulighedernes Grænse, men det vil ikke alene medføre en Udgift paa ca. 2 Mill. Kr. til den første Uddybning af Barren og den nye Trafikhavn, men tillige en Merudgift paa 200 000 til 300 000 Kr. aarlig til Oprensingsarbejder. Og da Esbjerg Havn, naar Hensyn tages til Udgifterne til Forrentning og Afskrivning af den i Havnen staaende Kapital, arbejder med et betydeligt Underskud — altsaa ikke, som det ærede Medlem mente, er særlig udbyttegivende —, vil man forstaa, at der ikke fra Ministeriets Side næres noget Ønske om at belaste Havnens Drift med Udgifter af den omhandlede Størrelse, idet det paa Forhaand maa anses for meget tvivlsomt, om Fordelene ved den omtalte ekstraordinære Uddybning vil staa i rimeligt Forhold til Udgifterne. I denne Forbindelse skal jeg oplyse, at der, saa vidt mig bekendt, hverken fra Handelens eller Søfartens Side er fremkommet noget Ønske om yderligere Uddybning.

Det ærede Medlem Hr. Sundbo, hvis Interesse for Statsbanernes Drift altid har været meget stor, og hvis Sans for Kritik altid er vaagen, kom derefter i sin Tale ind paa en Række Jernbanespørgsmaal, som jeg er overbevist om, det ærede Medlem tilgiver mig, at jeg glider let hen over. De fleste af de Spørgsmaal er i øvrigt allerede drøftet ved tidligere Finanslovbehandlinger mellem det ærede Medlem og mig, og Resten tør jeg maaske tage til Efterretning.

Naar det ærede Medlem saa stærkt kritiserede Statsbanernes Banechef — og et andet Medlem, det ærede Medlem Hr. Sven var, saa vidt jeg husker, inde paa det samme —, vil jeg dog gerne udtale, at Banechefen som bekendt er anbragt paa en meget udsat Post, idet han i Banernes Interesse skal handle og forhandle om Spørgsmaal, som altid drejer sig om økonomiske Interesser for Modparten, og hvor Modparten altid vil søge at slippe saa fordelagtigt som muligt fra Handelen. Her er en vis Nidkærhed paa sin Plads, og Banechefen er og har altid været, til Fordel for Statskassen, en meget nidkær Embedsmand. Hvis det ærede Medlem kunde karakterisere ham som imødekomende og hensyntagende, maatte jeg nære Frygt for, at han ikke var Pladsen voksen.

Det ærede Medlem (Sundbo) spurgte, hvorledes det gik med Viadukten ved Jerne, som Statsbanerne har lovet at forandre. Viadukten ved Jerne er i sin Tid bygget efter

Overenskomst mellem Statsbanerne og Amtet, som repræsenterede Vejinteresserne, og Aftalen, der nu er truffet, er, at Vejens Længdeprofil skal ændres paa Banernes og Amtets Bekostning, idet hver skal udrede Halvdelen. Der er forhandlet med Amtet om Planerne til denne Ombygning, og det oplyses fra Statsbanerne, at sidste Skrivelse er sendt derfra til Amtet i Marts Maaned dette Aar, hvorefter intet er hørt.

Det ærede Medlem Hr. Carlsen-Skiødt omtalte foruden Lille Bælts Broen nogle Jernbanespørgsmaal og nævnte herunder tre Viadukter over Banerne paa Fyn, som — saaledes udtrykte det ærede Medlem sig — sikkert var gode nok, da de blev anlagt, men som nu paa Grund af den voksende Biltrafik ikke længere er tidssvarende. Det ærede Medlem spurgte, om det ikke kunde blive ændret, saa de svarede til Forholdene, og det kan Banerne sikkert ikke have noget som helst imod, naar det blot ikke bliver paa Banernes Regning, thi ligesom Banerne har maattet og stadig maa betale sig frem, naar der foretages Udvidelser, der skyldes Jernbanetrafikken, naar de anlægger Dobbeltspor og lignende, saaledes maa det fornuftigvis være Vejernes Sag at bære de Udvidelser, som Vejtrafikken medfører.

Endelig har det ærede Medlem Hr. Sven fremsat en Række Betragtninger, der mandede ud i, at Landevejene burde flyttes fra at sortere under Ministeriet for offentlige Arbejder til at henhøre under Indenrigsministeriet. Ministeriet for offentlige Arbejder har intet som helst udestaaende med Indenrigsministeriet, som jo er Moderministeriet for forskellige Ministerier. Ministeriet for offentlige Arbejder, Socialministeriet, Erhvervsministeriet og Landbrugsministeriet er alle sammen Børn af Indenrigsministeriet, opstaaede ved Udskillelse og Leddeling af dette Ministeriums store Arbejdsstof. Men jeg har intet Indtryk af, at de amts- og sognekomunale Myndigheder, som skal betale Vejsliddet, har noget som helst Ønske om en saadan Flytning. Tværtimod har jeg personlig Erindringer om en meget stærk Tilfredshedstilkendegivelse, den Gang Vejvæsenet i Januar 1925 blev samlet under Ministeriet for offentlige Arbejder, ved at Automobilafgiften overflyttedes dertil fra Justitsministeriet.

Der er nemlig to Parter i Landevejsspørgsmaalet, dem, der slider paa Vejene, og dem, der skal betale Vejene, og der er mellem disse to Parter nok saa modstridende Interesser, som der er mellem Vejmyndighederne og Banerne — for Privatbanernes Vedkommende er det i de allerfleste Til-