

den anden Vej. Den korteste Vej mellem to Punkter plejer at være den lige Linie, og man kunde nok forlange, at Togene paa den korteste Vej kørte noget hurtigere. Det vilde være til Fordel for Banerne; de fik da ikke saa mange rejsende og saa meget Gods ad Østbanen, og de fik en bedre Konkurrence overfor Bilerne, hvad Banerne jo i høj Grad trænger til. Ogsaa mellem Aarhus og Esbjerg er der undertiden en meget daarlig Forbindelse. Hvis man tager med Eksprestog fra Aarhus Kl. 11²⁵ om Formiddagen og vil til Esbjerg hurtigst muligt, kommer man ganske vist med Eksprestog fra Aarhus til Fredericia og fra Fredericia til Esbjerg, men man skal vente 1 Time og 3 Minutter i Fredericia om Søndagene, om Søndagene 1 Time og 16 Minutter. Hvorfor man skal vente mere om Søndagene, er ubegribelig, men der skal formentlig være denne Forskel. I hvert Tilfælde er der ingen Mening i, at de rejsende skal vente saa længe; det var rimeligt, om Eksprestogene hurtigst muligt førte dem frem. Resultatet af denne Langsomhed er, at der nu f. Eks. hver Dag gaar Biler mellem Vejle og Esbjerg, endogsaa flere Gange om Dagen. De gaar omtrent langs med Banen, og der burde Banerne virkelig sætte ind med en Konkurrence, som kunde slaa Bilerne ud, saa Banerne kunde betale sig noget bedre. Det Tog, der gaar her fra København Kl. 2²⁰ om Eftermiddagen og kører som Eksprestog til Fredericia og videre til Aarhus, er efterhaanden blevet et meget benyttet Tog for Østjylland, men for Vestkysten er det ikke praktisk. Thi for det første skal man vente en halv Time i Fredericia, og derefter tager det halvtredie Time at køre fra Fredericia til Esbjerg, medens det ellers kan gøres paa to Timer og med Nattoget paa halvanden Time. Altsaa, det tager 3 Timer at komme fra Esbjerg til Fredericia med det Tog, som dog er Eksprestog fra København. Det er en ganske meningsløs Maade at dirigere et Tog paa, og det var naturligere, at man satte en Motorvogn til at køre de rejsende Vest paa, saa at de kunde komme til Esbjerg i Løbet af en rimelig Tid, i Løbet af en halvanden Time. Hvis man vilde gøre det rigtigt, saaledes at Statsbanerne kunde tjene paa det, skulde man lade dette Tog køre helt op til Struer, saa vilde det faa mange flere rejsende med fra København til Vestkysten, og det vilde meget bedre kunne betale sig. I hvert Fald for Vestkysten vilde man med meget stor Fordel kunne anvende Motordrift og derved faa de rejsende meget hurtigere befordret.

Jeg vilde dernæst gerne gøre et Par Be-

mærkninger om Esbjerg Havn. Jeg skal først henlede Opmærksomheden paa Havnens Forrentning og sige til ærede Medlemmer, at vi her har et af de faa Aktiver i Statens Eje, som virkelig forrenter sig, og forrenter sig godt. Jeg tænker hermed paa Trafikhavnen; selvfølgelig forrenter Fiskerihavnen sig ikke, det er jo et humanitært Foretagende, der er bygget af humane Hensyn overfor Fiskerne, og som ikke er beregnet paa at skulle forrente sig. Men Trafikhavnen forrenter sig saa godt, at der virkelig kommer en Forrentning ud af det for begge Havne. Det nu afsluttede Driftsregnskab for Esbjerg Havn for Finansaaret 1926—27 viser en Indtægt paa ca. 1 813 130 Kr. og en Udgift paa 1 187 000 Kr. eller et Overskud paa 626 130 Kr. Heraf skal afholdes de fastsatte Afskrivninger paa Havnens Værker samt 5 pCt. Rente af Havnens bogførte Værdi, der pr. 1. April 1927 var 15 135 000 Kr. For 1926—27 er Afskrivningen 195 150 Kr., og 5 pCt. Rente er 766 750 Kr., det vil sige ialt 961 900 Kr. Der mangler saaledes endnu ca. 335 000 Kr.s Forøgelse af Indtægten, forinden Havnen kan forrente den indestaaende Kapital med 5 pCt. For det forløbne Regnskabsaar er Forrentningen 3 pCt. for hele Havneanlægget, baade Trafikhavnen og Fiskerihavnen, og det maa siges at være særdeles godt, eftersom Trafikhavnen jo ogsaa skal bære Fiskerihavnen. Hvis Forrentningen gjaldt alene for Trafikhavnen, vilde det altsaa blive en meget fin Forrentning. Naar man har et saa godt Aktiv, skal man ogsaa undertiden gøre noget for at faa det forbedret, for at faa det mere driftsikkert, og nu har ærede Medlemmer sikkert lagt Mærke til, at der er sat en Bevægelse i Gang fra Skibsredernes Organ her i København for at drage en Del af den Skibsfart, der gaar over Hamborg Havn, op til de større Havne i Danmark, til Jylland og til København, og saa gælder det naturligvis om, at der er større Vanddybde i Havnene. Jeg vil henlede Opmærksomheden paa, at Vanddybden paa Graadyb Barre ganske vist nu er 25 engelske Fod, men den burde dog være 28 Fod saaledes som en Del af Kajdybden inde i den nye Trafikhavn. Saa vidt jeg ved, er der nu i Aarhus Havn 30 Fod i en Del af Havnearealet, og det vilde være naturligt, at man ogsaa for den eneste Vestkysthavns Vedkommende arbejdede hen til at faa denne, om jeg saa maa sige, mere moderne Vanddybde. Jeg henstiller til den højtærede Trafikminister, at man faar en stærkere Uddybning derude. Det nuværende Uddybningsmateriel holder Dybden