

[Slebsager.]

der sikkert er meget forsigtigt anslaaet. Hertil kommer, at Havnen endda har baaret alle Udgifterne ved Opmudringen over Graadyb Barre, og det drejer sig om Beløb paa op imod $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Naar man henser til den stadig stigende Benyttelse saavel af Trafikhavnen som af Fiskerihavnen, er det derfor kun naturligt, at der fremsættes Ønsker og Krav om en saadan Udvidelse af Anlægene i Fiskerihavnen, saa at man ikke om et Aars Tid eller to staar med endnu større Pladsmangel end den, der allerede er til Stede. Man er i Fiskerikredse ovre paa Vestkysten Ministeren taknemmelig for de foreslaaede Udvidelser af Auktionshallen og af Statens Beddingsanlæg, og man forventer, at Ministeren ogsaa vil stille sig imødekommende med Hensyn til den ønskede Udvidelse af Fiskerihavnen.

I denne Forbindelse vil jeg gerne gøre et Par Bemærkninger for Trafikhavnens Vedkommende angaaende Havnetakster. Havnetaksterne fikseres i det store og hele for en 5 Aars Periode, og den sidste Periode udløb den 1. April i Aar. Nu siger det sig selv, at med de Prisforskydninger, der har været i alle Forhold, indeholder de Havnetakster, som nu er fastsat, ikke uvæsentlige Nedsættelser, men de erhvervsdrivende i Esbjerg forstaaer ikke, hvorfor Havnetaksterne i Esbjerg paa mange Omraader fastsættes højere end i Aarhus og Aalborg. Det stiller Esbjerg Havn ugunstigt i Konkurrencen med disse Byer, og det føles som en Uretfærdighed. Paa alle væsentlige Punkter maa Statshavnen i Esbjerg takstmæssigt set kunne stilles paa lige Fod med de kommunale Havne i Aarhus og Aalborg. Jeg henstiller til Ministeren at have sin Opmærksomhed henvendt ogsaa paa dette Forhold og søge Uretfærdigheden rettet.

Jeg maa endvidere henlede den højtærede Trafikministers Opmærksomhed paa Forholdene ved Esbjerg Jernbanestation og Forbindelsen mellem Stationen og Esbjerg Havn, som langt fra er tilfredsstillende, ja, i visse Henseender ret uforsvarlige. I Øjeblikket er Forholdene paa Esbjerg Station saaledes, at man maa benytte andet Hovedspor til Personvognsrengøring, til Opvarming og Opladning af Lysvogne. De Vogne, som skal vaskes, maa rangeres op paa Hovedsporet foran Stationsbygningen. Her finder Vaskningen Sted, her oplades Akkumulatorene i Lysvognene, og her fyres op under Kedelvognene. Følgen er, at der altid er Vandpjask paa andet Hovedspor, og Vinden driver Røgen ind over Perronen til Gene baade for Stationspersonalet og de

rejsende, og man hører ofte Klagemaal over den generende Røg, som staar ind over Stationen.

Jeg kan altsaa gøre Ministeren opmærksom paa, at det ikke alene er ved Nørreport, at der kan tales om Røgplage, det kan der ogsaa ved Esbjerg Station. Denne Vognvaskning bør flyttes, og det vil nok lykkes at finde et mere passende Sted til den end det nuværende, men hvad der er ulige vigtigere i denne Forbindelse: ved at flytte Vognvaskningen opnaar man at faa andet Hovedspor frit, hvilket vil lette Toggangen adskilligt. Som Forholdene er nu, sker det ofte, at man maa lade Tog holde i Tjæreborg eller Guldager, fordi man kun har første og tredje Spor til at tage Trafikken medens *andet* Hovedspor altid er optaget som Depotspor. Saa snart Trafikken er lidt ud over det normale, eller der er indtruffet en Forsinkelse, bliver det galt, og Togene maa da holde i Tjæreborg eller Guldager, fordi Esbjerg Station ikke har Sporplads nok til at lede dem ind paa.

Savnet af at have Raadighed over alle tre Hovedspor har ogsaa Følger paa anden Maade. Stationens Spornet er oprindeligt anlagt med en enkeltsporet Bane for Øje, men nu har Stationen faaet Dobbeltspor Øst fra, og dette skaber visse Vanskeligheder, idet man, som Forholdene nu er, ikke kan undgaa, at Togvejene ind til Stationen krydser hinanden. I Forbindelse med, hvad jeg her har omtalt, melder sig ogsaa Spørgsmaalet om Perron-Undergang; det har jo i Virkeligheden allerede længe været paakrævet under Hensyn til den meget store Trafik, som er paa denne Station. Hvis Ordningen med Togafgang fra de tre Hovedspor bliver gennemført — og det bør nødvendigvis ske —, saa vil Perron-Undergangen være en absolut Nødvendighed, og ogsaa nu er der et betydeligt Faremoment, idet Publikum ofte maa gaa over Sporene umiddelbart før Togene ankommer eller afgaar. Mange Stationer, der har langt mindre Persontrafik end Esbjerg, har for øvrigt for længst faaet Perron-Undergang.

Stationens Godsspor er ogsaa ganske utilstrækkelige, og Trafikken paa Havnen er vokset saa stærkt, at det med de nuværende Sporanlæg volder Stationen den allerstørste Vanskelighed at rangere Vognene til og fra de respektive Havnespor. Paa Eksportdage byder Forholdene saa overordentlige Vanskeligheder, for slet ikke at tale om Forholdene under Isperioder, at de kun kan overvindes ved en ganske overordentlig Dygtighed og Paapasselighed fra Personalets Side, og for vedblivende at be-