

Del's Bedkommende, den større Galvdel, der udgør den Del, hvor jeg tidligere var Præst, og hvor jeg nu har en Ejendom, at den har en Størrelse af  $1\frac{1}{2}$  Kv.-Mil og en Befolkning af 900 Mennesker, det vil sige: 600 Indbyggere pr. Kv.-Mil, det vil altsaa ses, at den ikke hører til de bedst befolkede Egne. Naar jeg nu skulde meddele, hvad der kan tale imod dette Anlæg, saa vil jeg først fremhæve, at naar denne Bane fra Esbjerg til Billum saaledes hæftes paa den anden Bane fra Varde til Nymindegab, saa de blive som et Par siamesiske Tvillinger, som ikke kunne stilles ad, saa vil det i høj Grad fordyre Anlægget af hele Banen. Jeg maa her begynde med at beklage, at dette Jærnbanelovforslag, lige som de fleste andre private Jærnbanelovforslag, ikke bliver forelagt saaledes oplyst for os med Overflag, Tegninger og bestemte Angivelser af Baneretningerne, som vi ere vante til at saa Jærnbanelovforslag forelagte, naar de komme fra Regeringens Haand. Det har her ikke saa ganske lidt at sige paa Grund af de særlige lokale Forhold. Det gælder allerede om Banen fra Varde til Nymindegab, at jeg maa beklage dette. Forholdet ved Varde er nemlig saaledes, at Statsbanestationen ligger Syd for Varde Na, hvorimod Byen ligger Nord for Naen. Her bliver Spørgsmaalet, hvor skal nu Stationen lægges for Bønen fra Varde til Nymindegab. Den maa nødvendigvis sættes i Forbindelse med Statsbanen, og man maa altsaa paa den ene eller anden Maade sørge for, at Banen kommer til at gaa lige til den nuværende Varde Statsbanestation; men saa skal man over Naen. Det er dog ikke ganske det samme at komme over en Na paa Vestjylland, som det er at komme over de mindre Naaløb i Østjylland og paa Derne. Vardeaa hører til vore betydeligere Vandløb; ikke blot er Naen temmelig bred, men der er tillige den Omstændighed her, at den er en af de Naer, langs med hvilke der findes Marstenge, og med sydvestlig Vind sættes Vandet fra Vesterhavet op i Hjertingbugten, op over Engene langs med den brede Aadal, helt op til Varde og endnu længere. Det er saaledes, at naar der er stærk Flod, kan der endogaa være Steder, hvor Naen er  $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$  Mil bred. Dertil kommer, at selve Naen fører en betydelig Vandmasse med sig og har en stærk Strøm. Ved Varde skal man over Naen, og det kan ste saaledes, at man faar Statens Samtykke til at benytte den Jærnbanebro, som allerede er bygget Øst for Varde; men saa skal man føre det projekterede Baneanlæg i en Buc

helt uden om Varde By. I saa Fald bliver der imidlertid, hvis jeg ikke tager fejl af mit Kendskab til de lokale Forhold, forfærlige vanskelige Stigningsforhold at overvinde. Dette vil naturligvis kunne lade sig gøre, men det vil blive en ikke saa lille Forlængelse af Banen. Hvis man vil gaa den korteste Vej, skal man derimod over Naen. Vest for Varde, altsaa neden for Byen. Skal man da bygge en Bro der, er Broarbejdet temmelig betydeligt; thi man maa erindre, at Vardeaa er sejlsbar lige op til Varde By, og Byen har ikke i Sinde at give Afstald paa sin Havn. Man bliver derfor nødt til at bygge enten en Svingbro eller en Klappbro, for at der kan være Sejlsads, og det bliver kostbart. Der skal fremdeles eksproprieres dyre Eng paa begge Sider af Naen, for at kunne anlægge Broen, eftersom man netop paa Grund af de Flodforhold, jeg før omtalte, bliver nødt til at opfylde temmelig betydeligt. Anlægget bliver ogsaa derved kostbart, og det bliver endnu kostbarere, at føre det fra Billum over til Høstrup. Naen har nemlig der optaget en anden temmelig betydelig Na i sig og danner et Vandløb med en meget betydelig Vandmasse. Det er naturligvis vanskeligt at erindre Forholdene ganske nøjagtigt, naar der er forløbet en Del Aar, selv om man har færdes der mange Gange, men jeg tror dog nok, jeg tør sige, at ærede Medlemmer bedst ville kunne forestille sig, hvad der vil blive Tale om, naar man sammenligner det med at bygge en Bro over Gudenaen ved dens Udløb i Randers Fjord, og det vil endda være et Spørgsmaal, om ikke Vardeaa fører en større Vandmasse ud i Høbugten. Fremdeles skal man, foruden at bygge denne Bro, lægge Banen over Marstenge, som særlig ligger Nord for Byen — Syd for er der ikke saa mange — det er en Fjerdingvej, og vil forarsage en meget betydelig Ekspropriationsudgift. Vel er der derovre meget daarlig Jord, men paa den anden Side have vi den Ejendommelighed, at vi der ogsaa have maaste noget af den bedste Jord i hele Danmark. Marstegnene give et Udbytte og staar i en Salgsvarði, som de Herrer Landmænd fra Østlysten og fra Derne ville blive forbavsede over at høre. Det bliver en kostbar Ekspropriation, det bliver kostbart at anlægge Banen paa Grund af de Flodforhold, jeg før omtalte. Det er imidlertid altsammen noget, som man kan komme over; der vil vel ikke blive Tale om Millioner eller fligt, men det vil dog blive kostbart og fordyre Anlægget.

Derhos vil Driften af en Sidebane fra