

tid ville beløbe sig til ca. 50,000 Kr., deraf i forøgede Statskatter — Land- og Vignings- skat og Bygningsafgift — henimod 15,000 Kr. Simpel Retfærdighed byder da ogsaa, at Byen ikke længere behandles udelukkende som en Havneplads, men at der i Realiteten tillægges den Købstadrettigheder, hvortil først og fremmest hører, at Byen stilles i samme Forhold til dens nærmeste Landdistrikt, som alle andre Købstæder i Landet. Der er saa meget mere Grund til at gaa ind paa det her forsvarede Standpunkt, som det Opland, hvorom der er Tale, notorisk selv betragter det som en Forurettelse, at dets Forbindelse med Esbjerg ikke lettes, ja, anser en direkte Bane for en absolut Betingelse for, at Lan- det kan blive opdyrket paa rette Maade. Flertallets Standpunkt, der synes at hvile paa den Betragtning, at det er formasteligt for Esbjerg at anse sig berettiget til noget som helst Opland, giver sig særlig Udslag i, at det for Esbjerg vil blive meget føleligt, at det saa nær ved Byen beliggende Bramminge gøres til et Jernbaneknudepunkt, der for Detail- handlere og Haandværkere i Esbjerg vil skabe en højst ubehagelig Konkurrence.

Sluttelig skal jeg betone det inkompetente, der vilde ligge i, at Staten i hele det danske Landbrugs Interesse stadig bekoster store Summer paa Forbedring af Esbjerg Havn, samtidig med at Havnens Benyttelse skal bestræbelsesvis hindres ad kunstig Vej ved at forhindre Anlæget af direkte Jernbanelinier.

Folketingsmand Th. Nielsen, Vejle: Mindretallet (Th. Nielsen) kan ikke anbefale Banen fra Langaa over Silkeborg til Bramminge (Nr. 3). Som Linie for den gen- nemgaaende Trafik faar denne Bane for ringe Betydning, saafremt Banen Viborg—Her- ning gennemføres, idet den da kun forforer Vejen til Esbjerg med ca. 5 Mil. Fra Langaa over Viborg—Herning—Skern til Esbjerg er der ca. 25 Mil, medens Langaa—Silkeborg—Bramminge—Esbjerg Linien vil faa en Længde af ca. 20 Mil.

Hertil kommer, at Nr. 3 som Oplandsbane bliver for kostbar at anlægge. Naar der ofres saa store Beløb paa en enkelt Bane, ville andre Egne komme til at lide derved, og Hedesognesses Lokaltrafik kan besørjes billigere ved Hjælp af letbyggede, smaltsporede Baner. Driften ved Hurtigkørsel og Rattjeneste paa 3 parallelt løbende Baner ned gen- nem Sylland vil desuden i Længden fordre meget betydelige økonomiske Dre.

Grev Frijs, Sagfører Hammer og Folketingsmand Niels Jensen have i Kommissionen stillet Forslag om en Bane fra et Punkt paa Statsbanen mellem Langaa og Viborg over Kallerup til Silkeborg og videre til Bramminge i Stedet for de fore- slaede Banelinier Viborg—Herning og Langaa—Silkeborg; men da dette Forslag ikke har fundet Tilslutning fra anden Side, har man subsidiært sluttet sig til Linien Langaa—Silkeborg—Bramminge. Det anses for meget ønskeligt, at Banen fra Langaa til Silke- borg føres i muligt direkte Linie mellem de 2 nævnte Punkter, saaledes at det navnlig undgaaes, at den paa den første Strækning fra Langaa faar en østlig Retning.

Sagfører Hansen og Konsul Raalund vilde foretrække en Bane direkte fra Rolding over Vorbasse til Grindsted frem for den foreslaede Bane fra Lunderskov over Vorbasse til Grindsted.

3 September 1899.

Andr. Skifte.

S. Estrildsen.

M. Aagaard-Juel-Vind-Frijs.

J. Paulin.

J. Hartz.

Jeddersen.

Carl Beth.

Niels Jensen.

G. F. S. Brann.

R. Raalund.

Th. Nielsen.

J. L. Hansen.

Rjelt.

S. Pagh.

Hammer.

C. F. S. Ernst.

Ole Hoyer.

Dalberg.