

saa hurtigt og sikkert som vel muligt til Esbjerg. Den midtjydske Længdebane kommer ikke blot til at betjene den Egn, den føres igennem, men Hovedparten af Udførselsprodukterne fra Nordjylland og i det hele taget fra Egnen Nord for en Linie, dragen omtrent fra Skanderborg til Aarhus, vil antagelig blive ført til Esbjerg ad den midtjydske Længdebane. Det bliver den korteste Vej, og selvfølgelig vil det derfor blive billigere at befordre Varerne den Vej end over Fredericia—Lunderskov til Esbjerg. Naar endvidere de forskellige Privatbaner, der udgaa fra Horsens og Vejle mod Vest, komme i Forbindelse med den midtjydske Længdebane, vil selvfølgelig den allerstørste Del af Udførselsprodukterne fra disse Egne, der nu lade dem gaa den længere Vej med den østjydske Hovedbane, gaa direkte til Esbjerg. Begge disse Forhold ville tjene til at aflaste den østjydske Hovedbane, hvilket sikkert ogsaa højlig tiltrænges. Derved ville vi for en længere Aarrække kunne undgaa Anlæg af Dobbeltspor fra Fredericia Nord paa, men til Gengæld vil det være af den største Betydning at faa den midtjydske Længdebane i saa direkte og solid Forbindelse med Esbjerg Havn som muligt, og det kommer den netop, hvis man vil gaa med til at anlægge den af det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgkreds (L. Rasmussen) og mig foreslaaede Sidebane fra Agerbæk til Esbjerg.

Naar den midtjydske Længdebane og forhaabentlig samtidig hermed den Bane, jeg her omtaler, blive byggede, vil Eksporten over Esbjerg sikkert tage yderligere Opsving, og det er ganske utvivlsomt, at Importen over Esbjerg vil vokse meget stærkt, baade fordi Oplandet ved Banen ind og gennem Midtjylland forøges, og fordi den nye og dybe Importhavn vil byde de bedste Betingelser for Skibsfarten paa Esbjerg. Forholdet er i Virkeligheden det, at Esbjerg bør blive for Jylland, Fyn og Nordslesvig, hvad Bergen er for Norge og Rotterdam for Holland. 20—30 Aar frem i Tiden vil utvivlsomt Esbjergs Betydning for de nævnte Egne af vort Land være netop lige saa stor og vidtrækkende som Bergens for Norge og Rotterdam for Holland. Ogsaa Importen har været meget stærkt stigende; jeg vil lige nævne nogle faa Tal, som med tilstrækkelig Tydelighed illustrere dette — jeg tager kun de grovere Varer, fordi det i ganske særlig Grad er dem, der indføres over Esbjerg, nemlig Kul, Korn, Foderstoffer, deraf særlig Oliiekager, Kunstgød-

ning og den Slags, med andre Ord de Raamaterialier, der anvendes i Landbrugets Tjeneste. Importen var i 1894 ca. 53,000 Tons, i 1904 er den vokset til ca. 172,000 Tons, i 1910 er den ca. 205,000 Tons. Et godt Vidnesbyrd om den Betydning, Esbjerg har faaet baade for Ind- og Udførselen, ere ogsaa de stærkt stigende Indtægter ved Esbjerg Jernbanestation. Jeg vil nævne enkelte Tal, som ere i høj Grad illustrerende. Ifølge Statsbanernes Driftsberetning har Middelindtægten ved Esbjerg Jernbanestation i Driftsaaret 1893—94 udgjort 346,798 Kr., 10 Aar senere, 1903—04, er den steget til 1,010,607 Kr. og 7 Aar senere, 1910—11, til 1,474,915 Kr. Med andre Ord: Der er kun to Stationer i Landet, nemlig København og Aarhus, som i Øjeblikket staa med større Indtægt end Esbjerg. Medens Esbjerg, som alt nævnt, i 1910—11 havde en Indtægt af 1,474,915 Kr., havde Aarhus ikke mere end 70,000 Kr. mere, nemlig 1,544,300 Kr.; medens Odense havde over 200,000 Kr. mindre, nemlig 1,258,320 Kr., og Aalborg var helt nede paa 842,863 Kr. Disse Tal ere overordentlig talende. Det viser sig altsaa, at med Hensyn til Person- og Godstrafik ere Byer som Aalborg, Odense, Randers, Horsens og forskellige andre af de større Byer herhjemme langt bag efter Esbjerg.

Naar jeg har tilladt mig her at fremdrage disse Tal, har jeg gjort det for at vise ærede Medlemmer, hvor stor Betydning det vil have baade nu og i Fremtiden, at Forbindelsen over Esbjerg kan blive hurtig og fremfor alt driftssikker, og dertil vil den lille Bane, vi have tilladt os at fremsætte Forslag om, i høj Grad tjene. Hovedmængden af den gennemgaaende Trafik, der vil blive ført ad den midtjydske Længdebane, vil utvivlsomt være Godstrafik til og fra Esbjerg. At det gælder for Eksportens Vedkommende, vil være klart for enhver, og at Indførselen navnlig af grovere Varer som Kul og Foderstoffer vil blive stadig stigende og yderligere vil vokse stærkt, naar de nye Havneanlæg ere fuldførte, synes utvivlsomt; men saafremt Trafikken ad denne Bane til og fra Esbjerg skal ledes over Bramminge, vil det medføre en Fragtfordyrelse, der, naar Hensyn tages til den store Godsmængde, vil andrage ret betydelige Summer — hvor meget skal jeg ikke kunne sige, men med den nuværende Godsmængde vil det sikkert blive ca. 75,000 Kr. aarligt, og Beløbet vil blive adskilligt højere, idet der maa regnes med en stærk Stigning