

saavel af Ud- som Indførselen, navnlig med det stærkt forøgede Forbrug i de Egne, der gennemskæres af denne Bane, der selvfølgelig vil tage sit Forbrug fra Esbjerg. For Landbruget i Nord- og Midtjylland vil det derfor være af den største Betydning at faa denne Sidebane til den midtjyske Længdebane bygget, idet der ved den skabes en direkte Forbindelse med Esbjerg Havn. Det vil være naturligt og rigtigt, at denne Bane bygges samtidig med Funder-Bramminge-Banen, derfor have vi tilladt os at forelægge Lovforslaget paa indeværende Tidspunkt, hvor man staar umiddelbart overfor at skulle gaa i Gang med Forarbejderne til denne Bane. At man ogsaa indenfor de ledende Kredse i det jyske Landbrug er klar over Betydningen af at faa bygget denne Sidebane sammen med Længdebanen, tilkendegives klart gennem den varme anbefaling, hvormed Foreningen af jyske Landboforeninger ledsagede Andragendet om Anlæg af Agerbæk-Esbjerg-Banen i Aaret 1910. Det hedder bl. a. i dette Andragende, at Udviklingen af Esbjergs Forbindelse med England er af eminent Betydning for vort Landbrug, og senere hedder det, at der bør gøres alt, hvad der med Rimelighed kan gøres, for at Forbindelsen med det engelske Marked kan blive saa god, saa hurtig, saa billig og saa sikker som mulig.

At denne Bane vil give billigere Fragter, naar Varerne kunne føres direkte til Esbjerg uden at skulle gaa over Bramminge, har jeg allerede paavist, og at denne Bane ogsaa vil gøre Forbindelsen med Esbjerg sikrere, vil jeg omtale med et Par Ord. Her bliver jeg nødt til at erindre om de Stormfloder, vi havde i 1909 og 1911. Ved Stormfloden i December 1909 blev Sneum Bro paa Bramminge-Esbjerg-Strækningen ødelagt og Forbindelsen her fuldstændig afbrudt i 4 Uger, og ved Novemberstormen i 1911, knapt 2 Aar efter, var Forbindelsen afbrudt i 1 Uge. Under disse Afbrydelser maatte hele Godstrafikken dirigeres ad den betydelige Omvej over Skanderborg-Skern, hvilket selvfølgelig ikke blot medførte store Forsinkelser, men ogsaa store ekstraordinære Udgifter. Heldigvis var Forbindelsen fra Esbjerg Nord paa ikke afbrudt, men hvis der samtidig var indtruffet Brud paa Linien ved Vardeaa eller ved Skern — og det Tilfælde ligger vistnok ikke udenfor Mulighedernes Grænse —, vilde Esbjerg have været fuldstændig af-

skaaret og hele Eksporten derover være standset. Saafremt derimod Banen Funder-Bramminge og Agerbæk-Esbjerg havde været anlagt, ses det let, at Afbrydelsen ved Sneum ikke vilde have medført nær saa store Ulemper og Forsinkelser, idet Trafikken da kunde have været ledet over Banen Agerbæk-Esbjerg. Hvis Sidebanen, som jeg her har tilladt mig at anbefale, blev bygget, vilde man saaledes derigennem have en Sikkerhedsventil for Forbindelsen over Esbjerg, og det turde med de senere Aars Erfaringer for Øje, som de have ytret sig under Stormfloderne ved Sneum Bro baade i 1909 og 1911, være ikke blot særdeles heldigt, men overordentlig formaalstjenligt.

Agerbæk-Esbjerg-Banen vil faa en Længde af ca. 26 km. Naar vi have foreslaaet Beløbet paa Jernbaneloven af 1908 ændret fra 5,300,000 Kr. til 6,300,000 Kr., er det skønsmæssigt, men det vil antagelig ikke slaa meget fejl, da det forudsættes, at Kommunerne skulle yde Bidrag i Lighed med, hvad der ydes ved Anlæg af andre Statsbaner. Jeg vil gøre opmærksom paa, at der her maaske fra Forslagsstillernes Side foreligger en lille Fejl, idet der i Loven af 1908 staar, at de kommunale Tilskud skulle være i Orden inden 1. Januar 1910. Det kan selvfølgelig ikke ske for denne Banes Vedkommende; hvis den bliver vedtagen, hvad jeg haaber, maa derfor dette Punkt ændres for denne Banes Vedkommende. Selv om det Beløb, som vi altsaa her skønsmæssigt have ansat til 1 Million, skulde være lidt lavt ansat, hvad jeg ikke er sikker paa, vil den direkte Udgift for Staten til dette Baneanlæg i Virkeligheden blive ret minimal i Forhold til den Gavn, Banen vil komme til at gøre, og ikke alene dette, men selve Anlægget af denne Bane vil ogsaa for et længere Aaremaal spare Staten for Anlæg af et Dobbeltspor Bramminge-Esbjerg. Hvis nemlig den midtjyske Længdebanes Esbjergtrafik skal føres over Bramminge, vil der blive en saa intensiv Toggang mellem Bramminge og Esbjerg, at det meget hurtigt vil være nødvendigt at anlægge et Dobbeltspor paa denne Strækning, medens det ved Gennemførelsen af Agerbæk-Esbjerg-Banen kan udsættes, indtil det bliver nødvendigt at forsyne hele Strækningen Lunderskov-Esbjerg med Dobbeltspor. Og efter de Erfaringer, vi have med Hensyn til Bygningen af Dobbeltspor, vil det være enhver klart, at det vil blive en ganske uvæsentlig Merudgift, man vil faa ved at