

bjerg. Og jeg har ikke nogen Tro til, at man paa denne Egn i nogen stærkere Grad vil komme ind paa Fødnings- og Kreaturer, hvorved der vilde skabes Mulighed for, at disse Kreaturer skulde ekspederes til Esbjerg for derfra at gaa videre til Udlandet. — En anden vigtig Eksportartikel er Flæsk. Det er selvfølgelig af stor Betydning, at denne Vare kommer saa hurtigt som muligt til Udførselsstedet, og der vilde nok blive nogen Transport deraf fra Grindsted og Egnene deromkring til Esbjerg, men i de fleste Tilfælde vilde Godset dog blive Svin i levende Tilstand, idet disse transporteres til Esbjerg for at slagtes der og saa gaa til Udlandet.

Gennemgaar man de forskellige Eksportartikler, viser det sig altsaa, at man vistnok ikke af Hensyn til Eksporten behøver at nære nogen Bekymring nu for Tiden og anse denne Bane for absolut nødvendig, idet man stadig maa holde sig for Øje, at Forskellen i Vej længde kun bliver 5—6 Kilometer, hvilken Forskel naturligvis for Varer, der transporteres 75—80 Kilometer, ingen Verdens Ting betyder.

Jeg skal saa sige et Par Ord om Importen. I denne Henseende vilde Banen selvfølgelig have nogen Betydning for Esbjerg By, og jeg fortænker ikke Esbjergs Købmænd og Byen i det hele i, at de ere stærkt stemte for den. Det er klart, at Banen vilde give Købmændene bedre Betingelser for at udvide deres Opland og komme til at handle med en Del Mennesker, de maaske ellers vanskeligt vilde kunne faa til Kunder. Men Spørgsmaalet er, om det i det hele af Hensyn til disse bedre Betingelser for Importen, der først og fremmest vilde komme Esbjergs Købmænd til gode, er saa samfundsvigtigt at faa Banen, at Staten skal gaa til dette Anlæg.

Foruden Hensynet til Importen og Eksporten nævnedes det ærede Medlem fra Esbjerg (Slebsager) ogsaa andre Ting, som skulde godtgøre, at Banen fra Esbjerg til Agerbæk burde bygges, idet han sagde, at der, hvis vi ikke faa denne Bane, er stor Sandsynlighed for, at vi komme til at staa overfor den Eventualitet ret hurtigt, efter at den midtjydske Længdebane er bleven gennemført, at maatte bygge Dobbeltspor fra Bramminge til Esbjerg. Her kan den ene have een Tro, og den anden en anden, det bliver kun til Gisning. Paa dette Omraade maa vi skaffe Oplysninger fra Baneautoriteterne, for det er dog dem, der i sidste Instans bedst kunne vide, hvordan Trafikken vil forme sig, efter at den midt-

jydske Længdebane er gennemført. Jeg fortænker ikke det ærede Medlem i, at han ved at sysselsætte sig med det Spørgsmaal kommer til at tænke paa, at vi, naar vi faa denne Bane, temmelig sikkert vilde kunne undvære Dobbeltsporet. Jeg tror imidlertid det stik modsatte, nemlig at det, hvad enten den midtjydske Bane kommer eller ej, vil blive nødvendigt at bygge et Dobbeltspor fra Fredericia til Esbjerg. Med den Udvikling, der finder Sted, tror jeg, vi inden ret længe vilde komme til at staa overfor den Eventualitet, og der er sikkert adskillige, der dele denne min Anskuelse.

Jeg kommer nu til Rosinen i Pølseenden. Da jeg er kendt med Forholdene ved Esbjerg, kan jeg udmærket godt forstaa, at det ærede Medlem fra Esbjerg meget stærkt vilde slaa til Lyd for sin Sag ved at fremhæve den Kalamitet, som vi have haft ved Sneum Bro, som man passerer paa Vejen fra Esbjerg til Bramminge. Der har jo været adskillige Vanskeligheder, der særlig bleve foranledigede af den orkanagtige Storm i 1909, hvorved Broen blev ødelagt; der har ogsaa været forskellige Hindringer siden. Men jeg tror at kunne forsikre, at den Bro, der nu bliver bygget, efter alle Solemærker at dømme vil kunne modstaa selv den vældigste Stormflod, der maatte indtræffe, hvilket vi allerede have haft et Bevis paa ved Stormfloden i 1911, der jo havde en uhyre voldsom Karakter. Det nye, der er bygget ved Sneum Bro, led ikke den fjerneste Skade, og jeg tror, at naar Broen bliver bygget færdig og faar tilstrækkelig Stenglacis paa begge Sider, vilde lignende Kalamiteter ikke kunne opstaa i Fremtiden, og Færdselen vil kunne foregaa over Sneum Bro uden Hindring. Hvis der skulde komme en Stormflod, kan der blive skyllet noget Sand bort fra begge Sider af Jernbanestrækningen, men det vil ikke være vanskeligt i Løbet af ganske faa Timer at skaffe 20—40 Vognladninger Sand, saa Færdselen ikke behøver at blive afbrudt af den Grund. Hvis det skulde være noget af det mest væsentlige, som skulde begrunde dette Baneanlæg, er det ikke tilstrækkeligt. Naar man overvejer dette Spørgsmaal, maaske i et Udvalg, om man skulde sikre sig mod, at Trafikken paa denne Bane nogen Sinde i Fremtiden bliver standset, saa jeg hellere, at man fortsatte Digeanlægget fra Grænsen til Darum Nord paa. Derved vilde man slaa to Fluer med eet Smæk, nemlig ikke alene beskytte denne Banelinie, men ogsaa faa Tusinder af Tønder Land beskyttet mod Oversvømmelse i Tilfælde af Stormflod.