

jeg; uagtet jeg er Repræsentant for denne By; ikke kan undlade at anbefale denne Sag, idet jeg indseer, at denne Byes Krav paa at komme med i Betragtning er saa indlysende og retfærdigt, at det bør tages til Følge. Ebeltoft hører vel til Landets mindre Byer; men dets Handel er ikke saa ganske ubetydelig, og den har navnlig i de sidste 2 à 3 Aar foretaget en Del Forbedringer dels ved Veienes Istandsaftælle og Forbedring og dels ved Havnens Udbygning og Udvidelse med mere. En Del af disse Arbejder har allerede baaeret Frugt, og andre ville ganske sikkert bringe Frugt i Fremtiden ved at tilføre Byen en større Handel, men disse Lyse Udsigter til en bedre Fremtid, som Ebeltoft med Rette kan vente sig, kunne blive fuldstændig skuffede, hvis man nu anlægger en Bane i Nærheden af Ebeltoft, uden at denne By kommer i Forbindelse dermed. Det forholder sig nemlig saaledes; at de frugtbareste og bedste Egne, som handle paa Ebeltoft, ikke saameget ligge i Byens nærmeste Nærhed, som noget længere borte. Saaledes vil f. Ex. Sønder Herred, som Randers—Grenaa—Banen sandsynlig kommer til at gaa igjennem, naturligvis handle paa de Stationer eller de Byer, som Banen berører; istedetfor som tidligere paa Ebeltoft, og derved vil Ebeltoft maasse miste indtil Halvdelen af sin Handel. Dernæst er der Mols. Det er jo selvfølgelig, at Mols langt mere vil komme til at handle paa Aarhus; og hvorfor? Fordi Ebeltoft langt mindre vil være i Stand til at konkurrere med Hensyn til Priserne paa Landbrugsprodukterne, naar dens Handel paa Grund af Sernbanens Nærhed vinder bort; kort sagt ved at vedtage dette Lovforslag uden de af mig stillede Endringsforslag eller uden paa anden Maade at bidrage til, at Ebeltoft kommer i Forbindelse med Banen, vil man ruinere Ebeltoft. Dette vil enhver, der har Lokalt og sand Kjendskab til disse Forhold, indrømme, i alt Fald efter min Opfattelse. Der er meddelt Udvalgets Medlemmer saavel som en Del andre Medlemmer af Thinget Oplysning angaaende de Grunde, som talte særligt for, at Ebeltoft kom i Forbindelse med Banen, men desuagtet har som sagt Udvalget ikke fundet sig foranlediget til at gaa ind paa de Endringsforslag, som jeg havde tilstillet det, og som gik ud paa, at Ebeltoft maatte blive sat i Forbindelse med Banen. Jeg har indlæst det Haab, at det erede Udvalg siden den Tid vil have haft bedre Leilighed til at sætte sig ind i Forholdene, og at det nu ved et nærmere Gjennemsyn af mine Endringsforslag vil være kommen til den Erkendelse, at de dog nok egne sig til Vedtagelse, hvorfor jeg ogsaa haaber, at den erede Ordfører, naar han næste Gang faar Ordet, vil give mine Endringsforslag en bedre Anbefaling til det høie Thing. — Jeg skal nu tillade mig at fremdrage nogle Udtalelser fra Ebeltoft Byraad. Det bemærkes heri — hvad jeg jo allerede nu har udtalt som

min personlige Mening om disse Forhold —, at Ebeltoft vil gaa sin Ruin i Møde, hvis denne Bane bliver anlagt, uden at Ebeltoft kommer i Forbindelse dermed. Dernæst siger det, at Ebeltoft Havn er langt fortrinligere end Grenaa Havn, idet den fornylig med en Beføstning af 17,000 Rd. er sat i en saadan Stand, at den til enhver Tid kan anløbes af Skibe med 11 Fods Dybgaaende til en hvilken som helst Tid og under en hvilken som helst Storm, og fremdeles omtales det, at den stærkeste Indvending, som man har gjort mod Ebeltoft Havn, har været den, at den ikke var isfri saa lang en Tid af Aaret, som de Havne, ved hvilke man nærmest har sammenlignet den, men herimod kan det med bestemte Faktum paavises, at Ebeltoft Havn har været aaben paa Tiber, hvor hverken Aarhus eller Grenaa Havne have været det. Det udtales saaledes, at medens Aarhus Havn under den strenge Vinter 1870 var useilbar og tillagt med Is den 5te Februar, har Ebeltoft Havn været aaben den 10de og er først tillagt den 11te Februar, og der henlydes ogsaa til et Faktum af temmelig stor Betydning, nemlig dette, at den korteste Vej fra Sjælland til Sjælland vil være den over Ebeltoft. Det udtales nemlig, at der fra Ebeltoft til Næsnaas er $7\frac{1}{2}$ Mil, hvorimod der fra Grenaa til Næsnaas er $10\frac{1}{4}$ Mil, altsaa omtrent 3 Mile længere, og dette vil have særdeles stor Betydning, naar den nordvestsjællandske Sernbane til Rallumborg bliver færdig, hvilket, som bekendt, vil ske den 1ste Januar 1876, altsaa før eller i alt Fald samtidig med at disse Sernbaneanlæg skulle være færdige. Fremdeles udtales det med Hensyn til Grenaa Havn, at den efter alle Sagtyndiges Dom selv med en Beføstning af 150,000 Rd., som man forventes anvendt derpaa, ikke vil kunne afgive saa sikkert et Udflybningssted som Ebeltoft Havn. Er dette nu saa, hvilket jeg tror man nok i det Vesentlige vil lade staa urokket, saa forekommer det mig, at dette ikke alene er i Ebeltoft Bys og Omegns Interesse, at en saadan Bane bliver anlagt; men det forekommer mig, at det i ligesaa høi Grad, ja maasse i endnu højere Grad maa være i selve Randers—Grenaa—Banens Interesse, og maa være af stor Betydning for den, at Ebeltoft kommer i Forbindelse dermed. Det vilde efter min Mening være meget uheldigt, om man vilde bygge Sernbanen fra Randers til Grenaa i det Haab, at naar man blot anvendte store Beføstninger paa Havnen ved Grenaa, saa skulde denne nok blive god, — naar man har en sikker Havn ved Ebeltoft; hvis man da ikke vilde tage Hensyn til det Sikke, men derimod slaa sig ind paa, at Grenaa Havn skal blive saa god som man kunde ønske sig, da det jo har viist sig, at dette er underkastet stærk Tvivl. Fastholder man dette, at det ligger i Randers—Grenaa—Banens egen Interesse, at Ebeltoft bliver sat i Forbindelse dermed, og fremdeles, at Ebeltoft—Banen har al