

Amtsveinspektør Meyer antog, at den østlige Linie burde foretrakkes, men lagde dog ikke videre Bægt herpaa.

Amtsraadsmedlem, Proprietær Møller har altid antaget, at den østlige Linie burde foretrakkes, og er han ved den første Diskussion ikke bleven rokket i denne Anskuelse.

Amtsraadsmedlem, Proprietær Adolph foretrækker af Hensyn til Ribe Byes Interesser den vestlige Linie.

De af Ribe Byraad udnævnte Medlemmer maatte i Samklang med de Udtalelser, der hidtil ere fremkomne fra Raadets Side, stemme for en Linie, der udmunder Vesten for Byen. Da Kommissionens øvrige Medlemmer, med Undtagelse af Amtsraadsmedlem Adolph, ikke have motiveret deres Afstemning til Protokollen, vilde de 2de Delegerede ogsaa afholde sig fra en Begrundelse af deres Afstemning og fra en Imødegaaelse af de under Diskussionen imod en vestlig Linie anførte Grunde, idet de kun vilde fremhæve, at de efter deres Erfaring og lokale Kjendskab ikke kunde tillægge en formentlig Beskyttelse for den østlige Bane af Ribe-Varde Landevei nogen Betydning, men for Øvrigt vilde forbeholde sig i en Henvendelse til Ministeriet at deducere Sagen efter de ved Mødet paahørte Grunde. Paa dertil af JernbaneDirektør, Statsraad Holst givne Anledning, erklærede de Delegerede sig derhos paa Byraadets Vegne villige til at lade Kommunen overfor Jernbanebestyrelsen forpligte sig til at sætte de til en mulig Station vesten for Byen førende Gader i forsvarlig og passende Stand eller aabne en ny Forbindelse med Landevejsgaden, hvorhos de oplyste, at Byraadet i en Skrivelse til Ministeriet havde forpligtet Byen til at tage imod de Ulemper, der muligen maatte kunne følge af Vesteraaens Overbygning nedenfor Skibsbroen.

Ved at indsende en Extrakt-Udskrift af Besigtigelsesprotokollen bemærkede Kommissarius (Oberst Dvøsen i Kammerherre Rosenørns Forsald) i Skrivelse af 28de Juni 1873 Følgende:

„For mig er det Spørgsmaal, om en Sidebane fra Riffenborg til Ribe skal ende paa Østtiden eller paa Vesttiden af Ribe By, aldeles ensbetydende med det Spørgsmaal, om Længdebanelen i det vestlige Jylland skal — naar den forlænges ned ad Vestkysten til Lønder Marsk eller længere Syd paa til Husum o. s. v. — passere Ribe paa denne Byes Østside eller Vestside. Thi derom, at en saadan Forlængelse inden ikke lang Tid vil komme i Stand, saasnart Banen nordfra er ført til Ribe (og efterat Forlængelse til Grønsden allerede er stillet i Udseende), nærer jeg — efter det, der er mig bekendt om det Tryk, der udøves paa det holstenke Selskab fra de rige Distrikter længere nede paa den flensborgske Vestkyst og fra konkurrencelystnede Byggeselskaber — ingen Tvivl. Men bliver Banen forlænget fra Ribe til Lønder, saa kan det fornødtvis ikke betvivles, at vedkommende Selskab vil lægge Banen der, hvor den paa disse 6 Mil kan vente at faae Trafik, d. v. s. nordfra regnet i Nærheden af de til Marsskengene stødende Søgne Vester Vedsted, Hvidding, Neisby, Brøns, etc., altsaa væsentlig vestligere end Chausseen. En i sin Tid af det bekendte Finantsmeteor Baron Strausberg foranlediget Udskifning af en Banelinie, Lønder-Ribe, afgiver her intetsomhelst Præjudikat. Nu fører enhver saadan Forlængelse af Banen fra Ribe langs Marsskøgnene ad Lønder til med sig, at Banen Syd for Ribe naturligen maa føres i en mod Vest afvigende Retning, det vil sige, endnu mere mod Vest visende, end Chausseen samme Steds allerede er ført. Passerer Jernbanen Vest for Ribe By, saa forbliver dens naturlige Fortsættelse Vest for Lønder-Chausseens høje Dæmning og umiddelbart udsat for Stormflodernes Angreb. Passerer Banen derimod østlig forbi Ribe, saa kan den først over den uundable Terrainstrækning i Lø af den omtalte Chausseedæmning og er alene udsat for Paavirkning af det Vand, der gennem Bjerrumbro kommuniserer med den ydre Inundation, og dette Vandbælte er for smalt til at kunne oprøres af Veststorme. De samme Forhold, som have beveget Overingenieurven for de nye Anlæg til at føre Dæmningen Ost for Ribe-Varde Chausseen, gjentager sig saaledes ved Jernbanens Fortsættelse Syd for Ribe, og naar man taler om den Beføstning og den Fare, som det vilde medføre for Banen, om man førte den nordfra til Byens Vestside i Stedet for til dens Østside, saa maa denne Beføstning og denne Fare regnes dobbelt.

Naar det saaledes nok er ophøjet over al Tvivl, at enhver Jernbanetekniker vil føre en Ribe passerende Længdebane i Lø af de som Bølgebrudere virkende konsoliderede Chausseedæmninger, det vil sige, Ost forbi Byen, og ingeninde foran disse i Stormflodernes umiddelbare Angrebssfære Vest forbi Byen, saa kommer dertil yderligere, at vist enhver Vandbygmester eller anden Havnekyndig, hvem Omjørgen for Ribe Havn blev overdraget, vilde af alle Kræfter modsætte sig, at denne Havn affærredes for alle med fast Mast forsynede Fartøier derved, at en fast Jernbanebro førtes over Aaen udenfor Havnen. Ribe Byraads Delegerede i Kommissionen erklærede nemlig — jeg formoder i Forubanelse af den uovervindelige Modstand, som en Svingbro i Banens Hovedspor kunde møde hos Teknikerne — at de ikke gjorde Krav paa en bevæge-