

angaar de Penge, der forlanges til Banen, skal jeg sige, at Koncessionsløjerne jo kun andrage om, at Staten vil give  $\frac{3}{4}$ ; de ville da sørge for at tilvejebringe Resten selv, og naar den ærede Minister siger, at det gælder om, at de først have Pengene — ellers tror han ikke paa Banen — skal jeg bemærke, at det slet ikke er saa let, før der foreligger Koncession eller rimelig Udflugt dertil, at tilvejebringe Midlerne, især naar der som her er Tale om, at man ikke er ganske vis paa, hvilken Baneretning det bliver. Der foreligger jo nemlig her Forslag om en Bane, konkurrerende med den her foreliggende. Naar det er Tilfældet, er det ikke let at faa Kommunerne til at tegne sig, især da man jo har Eksempler paa, at Kommuner, som have tegnet sig for Bidrag til en Bane, ere komne til at bidrage til Vintier, som de egentlig ikke have ment at ville bidrage til. Jeg skal til Støtte for Forslaget endnu bemærke, at der jo her foreligger et Andragende fra Koncessionsløjerne, ledsaget af Underkrifter af over 1850 Beboere i de forskellige Kommuner. Disse Underkrifter i Original har jeg her, og jeg skal ved Mødets Slutning aflevere dem til den højtærede Formand. Jeg tror her i det væsentlige at have fremdraget, hvad der er at anføre for det foreliggende Forslag og skal nu foreløbig afvente, hvad der maatte fremkomme derom.

### Ordføreren for Forslagsstillerne af det andet Lovforslag (S. Sørensen):

Jeg skal søge at fatte mig saa kort som muligt, da ærede Medlemmer vel nu have hørt Tale nok om Jærnbaner i Dag; men jeg maa dog tillade mig at omtale Sagen ganske i Almindelighed og dernæst drage nogle Paralleler mellem det Forslag, jeg har været med til at forelægge, og det, for hvilket det ærede Medlem for Ribe Amts 2den Valgkreds (Bluhme) nu førte Ordet. Det Lovforslag, som min ærede Medforslagsstiller (Rasmussen) og jeg have indbragt, projekterer en Linie fra Varde til Nymindegab eventuelt til Nørre-Nebel. Med Hensyn til selve Anlægget er det i Lovforslaget foreslaaet, at Banen skal anlægges med samme Sporvidde som Statsbanerne, men med lettere Overbygning. Man har oprindeligt tænkt paa ogsaa der at have et smalkere Spor, men ved nærmere Undersøgelse har det vist sig, at de Fordele eller rettere sagt den Mindredgift, som er ved det smalle Spor, ikke vil kunne opveje de Fordele, som det bredere Spor alligevel vil have. Det bredere Spor har nemlig for en saadan kort Lokalbane større Betydning end egentlig for

en længere gennemgaaende Bane. Det kunde maasse synes lidt uforstaaeligt, men det er dog saa, idet Omlæsningen og Ulemperne ere lige store for et langt og et kort Stykke Vej; det vil altsaa blive forholdsvis størst for det korte. Man er derfor ikke blind for, at man ikke kan køre med alle Statsbanens Vogne og Materiel ind paa et saadant Spor, idet Overbygningen, som sagt, skal være lettere; men man tror, det er heldigst, at Banen faar samme Sporvidde som Statsbanerne, men at den bliver lettere i Anlægget; saa tror man, at den Trafik, der vil blive for vedkommende Bane, kan tilfredsstilles uden synderlig Ulempe.

Med Hensyn til, om det kan antages, at der kan blive noget at køre med paa denne Banelinie, skal jeg tillade mig at nævne ganske enkelte Tal. Jeg hørte før, at der var Tale om Folketallet i Forhold til Banens Længde oppe ved Aalborg, og jeg er i det heldige Tilfælde at kunne oplyse, at Folketallet staar i bedre Forhold til denne Banes Længde, som her er Tale om. Denne Bane er foreslaaet at skulle være 5,58 Mil lang fra Nymindegab til Varde, og Beboernes Antal her er ca. 10,000 — Varde selvfølgelig ikke medregnet. Til Sammenligning skal jeg nævne, at Skagensbanens Opland den Gang blev anslaaet til 5,000. Med Hensyn til den Trafik, der ventelig kan blive ved et saadant Baneanlæg, er det ganske vist, at det er en isoleret Egn og heller ikke af de allerfrugtbareste her til Lands. Men det skal dog siges, naar man skal følge de nøgne Fakta, at naar der tages Hensyn til, at det er Bestyksten, er man paa et af de allerfrugtbareste Strøg der, hvilket maasse mange ærede Medlemmer ikke for have antaget. For at faa en Smule Begreb om, hvor megen Godsstrafik der i Øjeblikket er der ude med de Landeveje, som denne Jærnbane særlig skulde afløse, nemlig Landevejen fra Varde til Nymindegab, der i Parentes bemærket er det Stykke Vej, som koster Ribe Amt mest i Vedligeholdelse, og Vejen fra Varde til Blaavandsbukt, har det Udvalg, som har sat sig i Spidsen for Projektets Gennemførelse, skrevet til alle større Forretningsfolk og Forbrugere i de paagældende Egne og bedt dem om at opgive, hvor meget de have ud- og indført af Smør, Ost, Svin, Æg, Huder, Fedefælg, Faar, Kalve, Fisk, Uld, Kolonialvarer, Foderstoffer, Kul, Kalk, Cement, Tegl, Tækkematerialier, Lømmer, Korn og Hø. Her har man Hovedparten af de grove Varer, som jo særlig udgøre Godsstrafikken, og der har man faaet opgivet fra alle Købmænd, Mejerier, Møllere og de større Forbrugere,