

rede fornøden Grund allerede nu. Den kan nu faas til rimelig Pris, hvorimod vi senere hen ville faa samme Vanskeligheder ved Esbjerg som andre Steder, saa at man i dyre Domme maa købe, hvad man tidligere kunde have erhvervet til billig Pris, og som mulig kan lejes ud til en rimelig Rente, saa længe man ikke har Brug for dem. Blandt de Udgifter, der ville komme, hvis Regeringen fastholder Planen, som den er, er der en Udgift, der ikke er regnet med. Naar man lukker Kongensgade og spærrer for hele Færdslen, er det klart, at Husejerne ville gøre Fordring paa Godtgørelse for det Tab, deres Ejendomme lide derved, saa ogsaa af den Grund tror jeg, det vilde være hensigtsmæssigt at flytte Stationspladsen mod Nord. Hvis Regeringen gaar med dertil at udvide Stationspladsen betydelig, kommer selvfølgelig Spørgsmaalet, hvor man hensigtsmæssigt anbringer Varehusene for Gods og Hovedbygningen, men derom vil der bedst kunne tages Bestemmelse ved Forhandling med Byraadet og i Udvalget. Kun vil jeg bemærke, at hvis man vil udvide Stationspladsen, er der ikke Spørgsmaal om, at man vil kunne gavne Esbjerg betydelig og selve Statsbanernes Drift ved i Stedet for som her paa Planen at lægge en Tunnel for Enden af Borgergade under Banen at lægge Banen i en Tunnel under Forlængelsen af Kongensgade. Det vil forvolde mindre Gene for Banerne, end det er for Beboerne at tvinge hele den store Færdsel fra og til Byen gennem en smal Tunnel under Banerne. Med disse Ord vil jeg henstille til den højtærede Minister, om det ikke var muligt, at han kunde beslutte sig til at søge gennemført en Plan for Stationspladsen, der vil fritage Esbjerg By for de betydelige Omkostninger og Vanskeligheder, som her er Tale om. For saa vidt det i Lovforslaget er gjort til en Betingelse for, at Forslaget i det hele af Regeringen gennemføres, vil jeg sige, at Esbjerg By kan slet ikke paatage sig det. Den fik for et Par Aar siden et billigt Laan af Staten, netop fordi den sad saa smaat i det og nødvendigvis maatte gøre det. Efter at man havde prisgivet alle Byens Grunde til den private Spekulation, og den private Spekulation selvfølgelig med

sine erhvervede Kapitaler har bosat sig ikke i Esbjerg, men væsentligst i Kjøbenhavn, ere Indvaanerne saa tarvelig stillede, at de umulig kunne bære de enorme Byrder, her er Tale om. Hvis man fastholder, at Esbjerg skal betale disse Beløb for at faa Stationen, kan man ikke tænke sig Lovforslaget gennemført i en overskuelig Fremtid, og hvorledes ville da Statsbanerne hjælpe sig? Jeg haaber derfor, at den ærede Minister vil lade sin Velvilje for Esbjerg By være ledende under sine fortsatte Overvejelser, og saafremt han, ledet af denne Velvilje, vil sige til Generaldirektoratet: Vær saa god, I have at udarbejde i Løbet af 10 Dage en hensigtsmæssig Tegning og Overslag over den Stationsudvidelse, der er nødvendig for Banerne, og som kan gavne Esbjerg uden Udgift for den, saa kunde Statsbanerne ganske sikkert udføre Arbejdet ikke alene inden for en rimelig Tid, men ogsaa med en passende Bekostning. Jeg tillader mig altsaa at anbefale denne Sag til det kommende Udvalg, og specielt til den højtærede Ministers Velvilje.

Høegh-Guldberg: Da Banegaarden i Aarhus anlagdes i 1860, den Gang den første jydsk Bane fra Aarhus til Viborg var under Bygning, laa den i den sydlige Udkant af Byen med en Mark paa den ene Side af den Plads, den indtog. Man antog, at den Plads for lang Tid vilde være tilstrækkelig, men det er gaaet her, som det er gaaet de fleste Steder i Ind- og Udlandet, man saa ikke stort nok paa Forholdene, idet ingen drømte om den Trafik, der vilde komme som Følge af Jærnbanernes Anlæg. Senere er Banegaardens Terrain et Par Gange bleven udvidet, og Bygningerne ere gentagne Gange forøgede og ombyggede, men Byen har samtidig udvidet sig i langt større Omfang. Den omslutter nu Banegaarden paa alle Sider, som De ville se paa dette Kort, jeg har ladet ophænge her lige overfor, saaledes at Byen nu naar lige saa langt Syd for Banen, som den tidligere naaede Nord for Banen. Med Hensyn til Udviklingen af Byen kan jeg anføre, at nu i 1898, da Byen havde 45,000 Indbyggere, er den 4—5 Gange større end i 1858, at Godstrafikken, der i 1898 var 303,629 Tons,