

4. Et Mindretal (Ankjær, H. Hage, Klee og Klein) indstiller, at i Slutningen af Lovudkastet forandres Ordene „og Torrib til Aarhus med Sidebane til Silkeborg“ til „, Løbstrup, Fuldbro Mølle og Stilling til Aarhus med Vandvei fra Fuldbro til Silkeborg.“ Dette tiltrædes subsidiært af Fischer.

5. Et Medlem af Udvalget (Mathiasen) stiller subsidiært til dette Endringsforslag (Nr. 4) det Underendringsforslag, at Ordene „med Vandvei fra Fuldbro til Silkeborg“ udgaae og at der efter „Aarhus“ sættes „Punktum“, samt at der derefter tilføies:

„Fra et Punkt, vestlig for Skanderborg imellem Fuldbro og Stilling føres en Sidebane over Rh Mølle til Silkeborg, hvilken udføres samtidigt med Hovedbanen imellem Horsens og Aarhus og kan bygges som en let Lokomotivbane“.

6. Et Mindretal (Ankjær, Jesen og Klein) indstiller subsidiært: at Lovudkastet vedtages med den Forandring, at der efter Slutningsordet „Silkeborg“ istedetfor Punktum sættes Komma, og at der derefter tilføies: „hvilke Baner samtidig blive at bygge og at aadne for Driften“.

Det under Nr. 1 anførte Forslag begrunder Tscherning saaledes:

Dette Mindretal bemærker, at ved denne Bane vil den gennemgaaende Færdsel blive forkortet med omtrent 3 Mill eller $1\frac{1}{2}$ Time. I Sammenligning med den kortere Vei, vil Snoghøj—Aarhus Banen forlænges med omtrent 2 Mill eller $\frac{1}{2}$ Time, og Snoghøj—Bamdrup Linien omtrent ligesaa Meget; men Anlægskapitalen bliver omtrent 800,000 Rb. mindre, og man undgaaer de stærke Stigninger ved Veile, saavel som flere lignende paa Østbanen (1:90 og 1:100, istedetfor planmæssig 1:200), hvilket rundelig opveier den lidt længere Færdsel. Man bliver derhos ved denne Baneretning paa Grændsen af det middelbefolkede Land; berører ikke Byerne deres Opland, forkorter Vestlandets Afstand til dets Afsetningssteder 2 Mill, samt nærmer sig de vigtigste Vanddrag i Gudenaadalen og ved Skjernaa. Da Vestveiene fra Hølstebro, Ringløbing, Varde og Ribe til Horsens, Veile og Kolding skjære den foreslaaede Bane, saa ville disse Byer ikke savne fornøden Forbindelse med Sernbanen, og man kan afvente Erfaringen om Trangen, førend man beslutter Anlægget af Sidebaner, hvilke Driftsfelskabet desuden bedst vil kunne fremkalde, naar Tiden er dertil. Ved denne Ordning af Sernbanenettet stilles de jydske Byer ikke slettere end Byerne i det øvrige Land, der ikke have Sernbaner, og Indlandet stilles meget bedre. Iøvrigt henviser dette Medlem af Udvalget til sine Udtalelser i den Betænkning, som afgaves af Folkethingets Udvalg over det i 12te Samling fremlagte Udkast til Lov om Anlæg og Drift af Sernbaner i Jylland og Thy. Ogsaa i militair Henseende er dette den gunstigste Baneretning, da den paa den korteste Vei fører en tilbagegaaende Hær til det Terrain-Afsnit i Jylland, hvor den med størst Virkning kan stille sig op og bevæge sig med Limfjorden til Basis.

De under Nr. 3 nævnte Medlemmer, med Undtagelse af Tscherning og Fischer, bemærke Følgende:

Den i Loven af 10de Marts 1861 § 2 Lit. b og c fastsatte Sernbanelinie „fra den flesvigste Grændse ved Bamdrup over Kolding og Fredericia til Veile med en Sidebane til