

neppe for den hele Trafik have mere Betydning end Silkeborg, hvis samlede Ind- og Udsørsel aarlig efter en Udvalget meddeelt Beretning mindst udgjør en Værdi af 1,200,000 Rd. aarlig. I Aarets Løb ankommer og afgaaer c. 800 Bramladninger Gods á 130 Skpd. pr. Ladning og 300 Vognladninger á 10 Skpd. pr. Vogn, saa at Vægten af ind- og udsførte Varer er opgivet at udgjøre 107,000 Skpd., hvis Befordring pr. Dampskib og Jernbane vissefelig ikke vil afgive et ganske ringe Bidrag til Dækning af Drifts- og Anlægskapitalens Forrentning, men hvoraf en stor Deel vil gaae tabt, naar Afgangen til Jernbanens Benyttelse for et længere Tidsrum om Vinteren umuliggøres, altid mere vanskeliggøres og steds maa blive kostbarere ved Vandveiens Forlængelse over Mosø istedetfor ved dens Indskrænkning til Himmelbjergsøerne. Udvalgets Medlemmer kunne derfor ikke ansee det rigtigt at opgive Silkeborgs Forbindelse med Jernveien ved Ny Mølle af Hensyn til den gennemgaaende Trafik, der i det Hele neppe vil faae nogen stor Betydning paa Syllands med Havne velforsynede Østkyst, hvortil Varetransporten fra Kjøbenhavn og tilbeels ogsaa fra Flensborg billigere end ved Jernbanen vil kunne stee ved Dampskibe.

Det under Nr. 4 nævnte Mindretal fremsætter følgende Bemærkninger til dets principale og subsidiaire Endringsforslag:

Under Debatten ved første Behandling af nærværende Lovforslag erklærede Indenrigsministeren, at Regjeringen anseer Bestemmelsen i Jernbaneloven af 10de Marts 1861, dens § 2 c., fyldestgjort ved en Banelinie Veile = Horsens = Fuldbro Mølle = Ny Mølle = Narhuus. Mindretallet tiltræder denne Anskuelse og kunde derfor lade ude af Betragtning de mere vestlige Banelinier, saafremt det ikke maatte ansee det hensigtsmæssigt at forsøge en Velysning af de Grunde, der have været fremførte for disse.

Da Loven selv nævner den direkte Linie Veile = Horsens, og da der desuden, naar Veile fastholdes, ikke synes at herske nogen skubderlig udbredt Tvivl om den direkte Linies Fortrin paa denne Strækning, staar der kun tilbage at holde mod hinanden Linierne fra Horsens til Narhuus. Vi ville herved først gaae ud fra, at Linien skal føres over Ny Mølle, og der foreligger da Spørgsmaal om at gaae over Underup og Pinds Mølle vest om Mos Sø eller over Fuldbro Mølle øst om denne Sø. For den vestlige Linie er fremført følgende Hovedgrunde:

- 1) At det skal være den eller en lignende, der er tilfattet ved Udtrykkene i Loven af 10de Marts 1861;
- 2) At den bedre fyldestgjør de mere vestlige Egnes Interesser;
- 3) At den bedst tjener til at udvide Byernes Opland.

Med Hensyn til den første Grund skulle vi kun henvise til den ved Lovens Behandling og Vedtagelse tilstedeværende Mangel paa omfattende Oplysninger for dette Banestykkes Bedkommende som tilstrækkeligt Motiv for ikke at tillægge Lovens Enkeltheder for stor Betydning, med Tilføiende, at selv om Loven i dette Punkt havde udtalt sig langt utvethdigere, end Tilfældet er, maatte vi dog ansee det for i lige Grad at være Regjeringens og Rigsdagens Pligt, paa ethvert Stadium af en saa kostbar og for Landet saa betydningsfuld Sag at søge at naae det Resultat, der maa antages bedst og fremme det Heles Vel. Vi skulle derfor ikke dvæle længere ved dette Punkt, men vende os til det andet, de mere vestlige Egnes Interesser. Herved kan fornuftigviis ikke være Tanke om de Egne, der ligge vest for den store Hederhyg, navnlig ikke for de Interessers Bedkommende, der vise mod Syd. I den nordlige Deel af Vestlandet ville disse Interesser nemlig tilfredsstilles ved Jernbanen, og i den syd-