

altsaa ikke Qvantiteten af, hvad der skal præstieres, som foreslaaes forandret af Fleertallet, men det er kun Tiden, inden hvilken ogsaa de vestjydske Baner skulle være fuldbendte, som Fleertallet foreslaaer fastsat, medens jeg ikke har gjort noget Forslag i saa Henseende. Om Fleertallets Forslag har det meget ærede Medlem for Aalborg Amts 2den Valgkreds (Spønne) bemærket, at det i og for sig var besynderligt at vedtage et Endringsforslag, som taler om Esbjerg Havn, før denne er bleven til Virkelighed, og dette er en Bemærkning, hvis Rigtighed jeg fuldstændig kan erkende; men det forekommer mig i Modsetning til det ærede Medlem, at, dersom det skulde vise sig, at man bestemte sig for at bygge de vestjydske Baner og ikke til at bygge Havnen — Noget, som iøvrigt næsten forekommer mig utænkeligt — vilde der dog være Tid nok til ved tredje Behandling at udslette Ordet „Esbjerg“.

Tre ærede Medlemmer her i Salen have stillet et Endringsforslag om, at Silkeborgbanen skulde slutte sig til Hinnerup istedetfor til Skanderborg. Jeg kan ikke, saaledes som den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (Jac. Sørensen) ogsaa hentyde til, med samme Interesse slutte mig til dette Forslag som til det af mig selv fremsatte, og det af temmelig nærliggende Grunde. Det er ikke alene, fordi dette er mit eget Forslag, medens det andet er Andres, og fordi man dog i Reglen har en vis Forkjærlighed for sit eget, men det er ogsaa, fordi jeg troer, at det vilde medføre meget væsentlige Ulemper, dersom man flyttede Udgangspunktet for Silkeborglinien fra Skanderborg til Hinnerup. Jeg skal erklære mig fuldkommen enig med den ærede Ordfører for Forslagsstillerne i, at den Egn, som Silkeborgbanen efter de Herreris Forslag vilde komme til at gjenneumløbe, er mere frugtbar og mere befolklet end Skanderborg-Silkeborgliniens Opland; derom troer jeg ikke, at der fornuftigvis kan være nogen Tvivl, men paa den anden Side vil Hinneruplinien kun give Silkeborg

og den Egn, som ligger bagved, en lettet Afgang til Aarhus, altsaa Ost paa og, om man vil, Nord paa, forsaavidt den har nogen Interesse deraf, hvorimod den ikke vil give Silkeborg nogen lettet Afgang Syd paa. Som bekendt gaar imidlertid Hovedtrafikken i Sydsland netop i sydlig Retning; i ethvert Tilfælde er denne Bevægelse for Handelsens Bedkommende ligesaa stærkt som Bevægelsen Ost paa, og det er da indlysende, at, naar man vil tvinge Midtjyllands Trafik opad til Hinnerup for at komme Syd paa ad Jernbanen, vil man i Virkeligheden affære den fra at kunne benytte hele det Stykke af Banen, der gaar ned til Skanderborg; thi der kan dog fornuftigvis ikke være Tale om at kjøre 10 Mil paa Jernbanen istedetfor at kjøre 3 Mil paa en Landevei. Skanderborg som Udgangspunkt for Silkeborgbanen giver altsaa Silkeborg og dens Opland den ubestribelige Fordeel at faae en omtrent lige Afgang saavel Ost som Syd paa. Dette er imidlertid ikke det Æneste og heller ikke det Væsentligste, jeg har at indvende mod Hinneruplinien; men min væsentligste Indvending imod den er den langt kostbarere Drift, den vil medføre i Modsetning til Skanderborg-Silkeborglinien. Som bekendt ligger Hovedknudepunktet for de nuværende jydske Baner — Langaa — i en Afstand af kun 1 Jernbanetime fra Hinnerup, og paa dette Hovedknudepunkt maae Togene Nord, Syd og Vest fra nødvendigvis samles, for samtidig at gaae ud derfra. Driften er ogsaa indrettet deraf, thi, som bekendt, finder der aldrig noget længere Ophold Sted i Langaa, naar ikke uforudsete Omstændigheder have forsinket Togene, men disse mødes der og udgaae samtidigt derfra. Er det imidlertid fremdeles nødvendigt at fastholde Langaa som Knudepunkt, bliver det fuldstændigt umuligt at etablere et lignende Knudepunkt i Jernbanedriften ved Hinnerup, idet Afstanden derfra til Langaa, som sagt, kun er 1 Jernbanetime. Det er nemlig let at udregne, hvilket Antal Tog der skal passere Stambanen, for at deres Krydsning paa