

municationsforhold, vil anlægge den samme almindelige Maalestof, som naar Talen er om Vestjylland. I Vestjylland vil han, at Staten skal høelt bygge Banerne, men da der var Tale om Volland-Falster, var det ham, der stillede det Underændringsforslag, som nægtede endog den halve prioriterede Rentegaranti, som der var Spørgsmaal om. Jeg troer i det Hele, at det vil være hensigtsmæssigt for os Nøvere, om de ærede Syder ville stille sig paa det samme almindelige Standpunkt, naar Talen er om Nerne, som naar Talen er om Syland. Det var imidlertid ikke den Bemærkning, jeg nærmest vilde gjøre i Anledning af det ærede Medlems Foredrag. Jeg nævnte væsentlig hans Navn for at slutte mig til de Betragtninger, han fremsførte om de lette Baner. Jeg troer med ham — ja for mig er det endog den eneste Maade, hvorpaa jeg fra mit Standpunkt kan tænke mig, at jeg vil kunne bevilge Banen i Vestjylland — at vi der maae komme ind paa disse lette Baner. Jeg troer, det er almindeligt anerkjendt, at man overalt ved Jernbanebygninger i de forskjellige Lande har begaaet betydelige Feil ved at bygge for svært og uden tilstrækkelig Hensyn til Trafiken. Det er temmelig almindeligt anerkjendt af de norske Ingeniører, at hvis de i sin Tid havde kjendt de lette og smalsporede Baner saa godt som nu, saa vilde de aldrig have bygget andre. Jeg har seet nogle af de største svenske Autoriteter udtale sig i denne Retning med Hensyn til Sidebaner til den svenske Stambane, for ikke at tale om Erfaringen i andre Lande, men det er maastee vanskeligt uden Genfibighed at henholde sig til Ingenieurautoriteter, thi der træffer man Meninger af den forskjelligste Bestaaffenhed i dette som i saa mange Spørgsmaal; men seer man paa de Mænds Udtalelser, hvis Betragtning netop gaaer ud fra, hvad der er almindeligt anerkjendt, saa støder man jævnlig paa den Sætning, at man i alle Lande, hvor der er en sparsom Trafik, og der nævnes ogsaa de scandinaviske Lande ved Siden af Tyrkiet, Rusland, har begaaet en Feil ved at

bygge for befoftelig. Dette gjælder ogsaa for Danmark, thi med Undtagelse af Portugal er der neppe noget Land, hvor Jernbanerne have en saa ringe Mæsse at transportere som vort, hvilket følger af Landets Bestaaffenhed. I den Maade, hvorpaa Jernbanerne her ere blevne byggede, har man fulgt England, hvor Forholdene have været af en heelt anden Bestaaffenhed. Det var naturligt, da det har været Englændere, der have begyndt. Det er fremdeles naturligt, at de officielle Kræfter have vanskeligt ved at løsrive sig fra det Standpunkt, hvorpaa de have staaet, eller anerkjende, at de have begaaet Feil. Men er det naturligt, at det er vanskeligt for dem, saa vil det være desto nødvendiggere, at vi sætte noget Tryk paa, at vi gjøre Vort til at overvinde den Gjenstandsmodstand, der kan være tilstede, de Vanskeligheder, der kunne være forhaanden. Jeg kan ikke Andet end anerkjende, at man allerede her har nærmet sig betydeligt til det lette System, at man har gjort det i Vendsyssel — og her skal jeg paa ingen Maade udtale nogen afgjørende Mening om, hvorvidt det vil være rigtigt at gaae over til det smalsporede System — og at man fremdeles er gaaet videre, hvor der er Tale om Silkeborgbanen; men jeg kan dog ikke Andet end udtale det Ønske, at dette Spørgsmaal maa blive gjort til Gjenstand for endnu omhyggeligere Overveielse, hvis Resultat kan blive os forelagt. At man er kommen saavidt, som man er, antager jeg sthyldes den udmærket dygtige Mand, som staaer i Spidsen for de jydsk-svenske Jernbaners Drift; det er jo ham, der er Regjeringens Consulent, men hvor megen Tillid jeg end har til hans Dygtighed og ogsaa til hans Fordomsfrihed, kan jeg dog paa Grund af hans officielle Stilling ikke pøerge mig mod en Tvivl, om han ikke skulde være tilbøielig til at foretrække den Uniformitet, som altid maa være behagelig for den, der staaer i Spidsen, fremfor den Forskjelligartethed, som have andre Hensyn for sig. Silkeborgbaner, saavidt jeg erindrer, en Tredeleel dyrere, end