

vendt Noget paa Ringkjøbing Amt. Derimod veed jeg, at Amt, hvad der indgik fra Ringkjøbing Amt, saavel som fra de andre magre Amter i Sylland, blev tilligemed andre Statsindtægter væsentlig anvendt til at fremme Communicationsvæsenet paa Derne.

Hvad dernæst angaaer den sydlige Banestreckning, som jeg unægtelig anseer for den vigtigste og betydningsfuldeste i hele Loven, og som jeg, under Forudsætning af, at det næste Lovforslag, der staaer opført paa Dagsordenen for idag, ogsaa maatte blive vedtaget, meget vilde ønske maatte blive udført saa hurtigt som det var muligt, da behøves der visnok intetsomhelst Forsvar for, at den bliver taget med i Betragtning, thi det er en Sag, jeg anseer for at være saa paatrængende nødvendig, baade i commerciel, postalf og politisk Henseende, at jeg ikke derpaa skal spille nogle Ord; men jeg har paa den anden Side nogen Betænkelighed ved, at der ikke er fastsat, at denne Bane skal gaae til Bamdrup, men at det i Lovforslaget hedder, at det skal bestemmes af Ministeren, om den skal gaae ind til et andet Punkt paa Jernbanen, dog ikke nordligere end Veile. Jeg vilde ansee det fuldstændig urigtigt, om man vilde trække Banen op til Veile, hvorved man vilde affjære den sydligste Deel af Sylland og en heel Deel af det nordligste Slesvig fra at kunne benytte denne Bane til Udførsel af Producter til England. Jeg kan ikke see Andet, end at det, efterat vi nu have faaet Fredericia til det egentlige Forbindelsespunkt for Jernbanevæsenet i hele Landet, idet denne By er Forbindelsespunktet for den slesvigste Bane med Sylland og tillige for Banerne paa Derne med Sylland, vilde være urigtigt at vælge et andet Tilslutningspunkt for Udførslen til England, eller hvad der er det Samme for Veien til Søbjerg. Jeg erkjender, at Regjeringen jo ikke har nogen Forpligtelse til at lægge Banen andetsteds hen end til Bamdrup, men der er dog aabnet Mulighed for, at andre Ansuelser derom kunne gjøre sig gjældende, og det vilde jeg ansee for

meget uheldigt. Forøvrigt vilde jeg ogsaa meget ønske, at man ikke bestemt havde fastslaaet Bamdrup som det Punkt, hvor denne Bane skulde udmunde, idet det forekommer mig naturligere, at der valgtes et Punkt nordligere end Bamdrup og som ligger paa den samme Linie, til Tilslutningspunkt, uden at jeg derfor overseer, at der for Bamdrup naturligtvis kan tale, at der allerede er opført Stations- og andre Bygninger, saa at dette Sted er et Slags Knudepunkt; men der vilde dog for Trafikken spares idetmindste  $\frac{3}{4}$  Mill, dersom man lod Banen indmunde paa et noget nordligere Punkt. Endelig skal jeg bemærke, at naar der er sagt, at nogle af Banerne skulle anlægges som lette bredsporede Locomotivbaner, da kunde jeg ogsaa meget ønske, at Ordet „bredsporet“ maatte gaae ud af Loven, thi jeg anseer det endnu som et uafgjort technisk Spørgsmaal, om det er rigtigst at vælge det bredsporede eller det smalsporede System. Jeg anseer det endnu for noget tvivlsomt, om det er rigtigst at vælge det bredsporede eller det smalsporede System. Der er en meget forskjellig Opfattelse i forskjellige Lande derom. Medens man i Sverrig paa det Ivrigste holder paa det smalsporede System — der er f. Ex. Borås Banen, det er en smalsporet Bane, som bestandig bliver nævnt som et Exempel paa, hvor fortrinligt og billigt saadanne Baner kunne anlægges — holder man derimod i Frankrig paa det bredsporede System, og jeg er selv meest tilbøielig til at troe, at det bredsporede er at foretrække, fordi en Bane, der er anlagt som en smalsporet, hvor altsaa Jordarbejdet er indskrænket til en smalsporet Banes Behov, ikke let kan forandres til en bredsporet uden megen Bekostning, naar Trafikken maatte gjøre sværere Materiel nødvendig; den Indvending, som navnlig er gjort med Hensyn til Brugen af Materiellet fra Hovedbanerne paa de bredsporede Baner, hvor Stikkerne ere af mindre Vægt, anseer jeg ikke for at have særdeles megen Betydning. Jeg har gjort mig Umage for at