

for at se, Beilebanen end for den af Regjeringens foreslaaede Bane. Det er ikke ganske lid, idet der er endog forholdsviis meget betydelig, idet Besparelsen, indår man tænker sig den vestlige Banes forlængelse over Ribe — hvilket jeg som i saa Henseende ideler den i Soud-lykrets Motiver indtalte Anskjelse, og saa antager for muligt at være et Tidspørgsmaal — vil være $\frac{3}{4}$ Million ved at følge Regjeringens Plan, og $\frac{3}{4}$ Million repræsenterer her Hovedsagen i det den foreslaaede sydlige Overbane tilligemed Sidebanen til Ribe, som vil komme til at koste end et rundt Dal om trent $\frac{1}{2}$ Million Rds. — Hvad Forbindelsen mellem de forskjellige Dele af Landet angaar, viser det sig af to Grunde, at Veien paa den sydlige Bane bliver kortere, end jeg tidligere havde troet, for den der ligger nordpaa i Sydland, medens Veien paa Beilebanen for alle de andre Forbindelser bliver ikke saa lid længere, end jeg havde troet, og her ved forandres forholdsvis, idet begge Omstændigheder tale til Gunst for den af Regjeringen foreslaaede sydlige Bane. Der er isom sagt to Grunde dertil, for det Første den Grund, at Regjeringen nu udgaaer fra Lundersflou, i stedet for som tidligere fra Bamdrup, hvilket jeg substændigt tiltræder, idet Veien derved bliver forkortet en Mil for alle dem, der nord og øst fra, og dernæst den Grund, at Veien mellem Beile og Bårde bliver sig ikke saa lid længere, end jeg havde troet. Efter de saa Oplysninger, jeg foretog, er Forskjellen mellem Beile og Bårde Veien og den foreslaaede Overveit Mil. — Jeg havde oprigtigt talt tidligere troet, at den var en mindre betydelig Forskjel, hvist en Mil paa Stykket Beile og Bårde og Lundersflou og Søbjerg, men denne Forskjel, af endog over 2 Mil bevirkes jo, at Omveien over Trøderica og Lundersflou ikke bliver saa lang for dem, der nordfra, som tidligere af mig fundat. De Forbindelser, som ved det her omhandlede Jernbaneanlæg maas tages i Betragtning, er som oftere indtalt Forbindelsen med Søbjerg for Derne, og for de forskjellige Punkter paa Østlysten af Sjælland, Sonden for den nordlige Overbane, dernæst Forbindelsen mellem det midterste Bestjylland og Derne, og endelig Forbindelsen mellem det

midterste Bestjylland og det midterste Østjylland. Det er kun hvad denne sidste Forbindelse angaar — som er af temmelig lid Betydning, idet Enhver jo meget godt veed, at det ikke er større Mæsser, der kan blive Tale om, hverken af Menneffer eller af Værger, at føre fra f. Ex. Ringstøbing eller Bårde til Beile eller Sorrens — det er egentlig kun denne mindre vigtige Forbindelse, der bliver betydelig forlængt ved den foreslaaede sydlige Linie i Modsetning til Beilelinen. Derimod bliver dog endnu undtaget Veien fra det midterste Østjylland til Havn ved Søbjerg, alle andre Forbindelser forkortede ved at tage den foreslaaede Bane. Veien fra det midterste Østjylland til Besthavn bliver ganske vist noget længere ved den foreslaaede Linie, end om man valgte at udgaae fra Beile, men da hele Forskjellen dog efter de nu givne Oplysninger reducerer sig til godt og vel 3 Mil, og da de Distancer, som der her er Tale om, i det Hele er temmelig betydelige, saa at 3 Mil ikke er et særdeles stort Procenttillæg, saa bør denne Forlængelse ikke blive afgørende, idet den maas sammenlignes med den betydelige Omvei, som vilde forvoldes deels Derne, deels det sydligste Sjælland, om man vilde lægge deres Bei til Søbjerg Havn over Beile. Jeg skal derfor aldeles aabent erkjende, at jeg, skøndt jeg tidligere har udtalt mig for, at en Linie fra Beile rimelighviis vilde være den hensigtsmæssigste, nu har faaet en anden Overbevisning. Efterat Regjeringen har forladt Bamdrup, og er gaaet til Lundersflou, og efterat det er blevet godtgjort, at flere af de Distancer, som maas sammenlignes, stille sig ikke lid anderledes til hinanden, end jeg ved et tidligere Øien antog, vil jeg støtte det Forslag, som foretages fra Regjeringen.

Sauber: Jeg hører til de Medlemmer, som meget beklage, at vi ere blevene nødsagede til at anlægge flere Jernbaner end dem, der allerede ere anlagte eller paabegyndte; men det her omhandlede Jernbaneanlæg er jo en Følge af Havnaneanlægget ved Søbjerg. Deels paa Grund af den ringe Udbyg, der er til, at dette Havnaneanlæg kan blive til en virkelig Havn, som kan bestaae og deels paa Grund