

seet, at Udvalget har undersøgt de forffjellige Linier, som have været Gjenstand for Regjeringens Nivellering og Beregning, og er kommet til det Resultat, at man ikke har fundet nogen overveiende Grund til at foreslaae nogen Forandring i den Retningslinie, som Regjeringen foreslaaer for den sydjydske Jernbane. Naar jeg taler paa denne Maade, maa jeg dog gjøre det Forbehold, at et enkelt Medlem af Udvalget — som det vil sees — har fastholdt sin tidligere Tanke om at lade Jernbanen udmunde ved Beile, og jeg maa forbeholde ham nærmere at udtale de Betragtninger, som have ledet ham dertil, idet jeg da paa Fleertallets Vegne senere — forsaavidt der er Anledning dertil — skal søge at fremstille de imod hans afvigende Betragtninger, som have gjort sig gjældende. For det øvrige Udvalg har Sagen derimod nærmest været den, hvilken Linie man skulde anbefale af de sydlige Linier, enten den af Regjeringen allerede valgte eller den, der løber gennem Kongeaa-Dalstrøget. Jeg skal her bemærke, at efter de Dplysninger, der ere meddeelte Udvalget fra Regjeringens Side, har man seet, at Regjeringen meget alvorligt og i Grunden fra først af nærmest har havt Tanken henvendt paa Kongeaa-Dalstrøget, idet de forffjellige Beregninger og Undersøgelser, der have fundet Sted der, i en meget omfattende Grad og indtil den sidste Tid behandle de Forhold, som der finde Sted; men ikke desto mindre har man tilsidst fundet, at den anden Linie, som fandtes, nemlig over Gjording, maatte være at foretrække. Udvalget har i saa Henseende erholdt temmelig omfattende Dplysninger fra Ministeriet, og navnlig ved dets Conference med den høitagtede Indenrigsminister modtaget en nærmere Fremstilling af Sagen, hvilken har ledet Udvalget til at erkjende, at det dog vilde være det Rigtigste at holde sig til denne Linie. — Jeg skal først tale om det Udgangspunkt fra Dst, som her foreligger, nemlig Lunderstov istedetfor Bamdrup. Det har været et af de Punkter, som Regjeringen har lagt væsentlig Vægt paa, at faae Udgangspunktet paa et saadant Sted oppe paa den østjydske Bane, at det for det Første ikke slaaes gaanske sammen med Udverlingspunktet udadtil, men dernæst at det blev undgaaet

at kjøre ned i en spids Vinkel og tilbage igjen for at komme directe fra den østjydske Bane over til Eshjerg. Dermed vil der jo opnaaes en Forkortelse af den egentlige Kjøreroute, og da de Stationer, som findes her, baade Bamdrup og Lunderstov, begge i og for sig ere midlertidige Stationer, og det jo tør anses for rigtigt at holde dem som saadanne, er den Dpoffrelse, der skeer ved nu at tage en noget mindre Station til et saadant Udgangspunkt, heller ikke af nogen Betydning. Naar man da, idet man slutter sig til Regjeringens Udgangspunkt fra Lunderstov, søger Linien vesterpaa, saa er det jo naturligt for dem, som see paa Kortet eller paa anden Maade søge at udfinde Linien for en Jernbane, at søge ned i Dalstrøget og tænke, at paa de Punkter vilde der i og for sig være det gunstigste Forhold den jevneste Grund til at bygge en Jernbane paa; derfor kan jeg saa godt forstaae, at baade Regjeringen fra først af og ogsaa mange Medlemmer have tænkt sig, at selve Kongeaaadalens Linie frembød gunstigere Forhold end den nordlige. Jeg maa imidlertid gjøre opmærksom paa, at naar der paa et Høidedrag findes et nogenlunde godt Niveau, der ikke i nogen væsentlig Grad har stillet Hindringer iveien med Hensyn til Udgravning og Dpfyldning, saa er det aabenbart, at det i og for sig er ligesaa godt og naturligt at vælge som et Dalstrøg, hvor man fra det høiere Punkt skal gaae ned, og som, — det maa man altid lægge Mærke til, — frembyder den Ulempe, at det, da det følger et Vandløb, gaaer i mange forffjellige Krumninger. Saaledes er netop Forholdet her, naar man fra Lunderstov skal mod Vest. Istedetfor at gaae ned i selve Dalstrøget og derved udsætte sig for at maatte følge det i alle de Krumninger, som Vandløbet giver, bliver man oppe paa Høiden, paa det høiere liggende Terrain; her vil man, uden at møde synderligt store Vanskeligheder med Hensyn til Udgravninger og Beføstning, kunne gaae i en langt ligere Linie, i en langt directere Retning til Eshjerg, end man kan ved at gaae ad Kongeaa dalen. Følgen heraf er, at Længden bliver kortere, og derved vil Tiden for Vares og Personførselen og ogsaa selve Driftsudgiften blive formindsket. Et andet