

er mig for lang, og desuden fører den igjennem uopdyrkede, og jeg kan gjerne sige for en stor Deel uopdyrkelige, Egne. Det ærede Medlem har rigtignok i sine Udtalelser, da denne Sag første Gang var til Forhandling, fremdraget adskillige Talsførrelser, der skulde søge at vise den store Befolkning, der var paa begge Sider af den tænkte Danelinie, men disse Talsførrelser turde maaskee dog trænge til en Smule nærmere Belysning. I sine Overslag har han nemlig rimeligviis medtaget Befolkningen i de frugtbare Egne ganske nær ved Veile, men da han derved neppe har faaet sine Talsførrelser til at slaae til, har han formodentlig taget Befolkningen i selve Veile By med, for at faae det større Tal ud, der skulde være af Mennesker gjennemsnitsviis paa hver Kvadratmil. Men nu have jo Veile By og Befolkningen Syd og Nord for Byen allerede Jernbaner, og det kan ikke være rigtigt at tage dem med i Beregningen over den Befolkning, der vil komme til at bruge en ny Jernbane. Som sagt, jeg skal ikke følge ham længere paa disse Reiser. Siden ikke et eneste Medlem her i Thinget med Undtagelse af det nævnte ærede Medlem idag har udtalt sig mod Regjeringens oprindelige Forslag, hvortil Fleertallet af Udvalget har sluttet sig, kan jeg derom fatte mig ganske kort. Jeg kunde forøvrigt helst tie reent stille, da jeg antager det afgjort, at Regjeringens oprindelige Forslag vil blive vedtaget. Forsaavidt ærede Medlemmer imidlertid kunde være tilbøjelige til at ville lægge Jernbanen ned i Kongeaa dalen og dog fastholde Lunderskov som Udgangspunkt, da skal jeg gjøre opmærksom paa, at det forekommer mig, at det vilde være lidt unaturligt at vælge en længere Vej, naar man kan gaae en kortere; thi det er jo dog saa ganske bestemt, at naar man gaaer ud fra Lunderskov og ned i Kongeaa dalen og derfra til Esbjerg, saa vil Anlægget blive en Buebane, hvorimod det, naar man gaaer ud fra Lunderskov ved Gjording, maa blive en lige Bane, og en Buebane maa blive længere end

en lige Bane. Det var nu Gæt; men den væsentligste Grund for mig til at holde paa Regjeringens Forslag, er Overgangen over Sneum-Åa, naar vi skulle bygge den sydlige Bane netop den halve Mil, som den ærede Vidfører stærkt fremhævede, hvor der skal foretages betydelige Opdæmninger, og hvor Vandet, ikke ved nogen stærk Storm, men ved en ganske almindelig lille Besterhavsstorm, som vi ere vant til i Vestjylland, staaer op paa Engene, og altsaa vil gaae ikke saa lidt op paa Opdæmningen, hvilket vil gjøre, at der foruden de Befolknings, der ere beregnede til denne Opdæmning, vil komme store Befolknings til, for at sikke Jernbanen mod fremtidig Udelæggelse; men ikke engang dette er nok, thi hvad formaaer menneskelig Kraft imod Besterhavet? Hvem der kender Besterhavet, veed, hvorlidt det forslaaer, som man kan gjøre imod det, og man kan altsaa ikke anlægge Banen saaledes, at man fuldstændig trygt kan sikke sig imod, at den odelægges, og der Tid kan komme, det kan jo skee om kortere eller længere Tid, at der skal gjøres extraordinære Udgifter, hvis denne Linie vælges. Følger man derimod den af Regjeringen foreslaaede Linie, da kommer man over Sneum-Åa et godt Stykke længere inde i Landet, hvor Opfyldningen hverken behøver at være saa høj eller tilnærmelsesviis endog saa bred. Naar jeg som Medlem af Udvalget har været med til at stille det saameget omtalte Endringsforslag om en Sidebane til Ribe, da har jeg gjort dette ikke alene for Ribe Byes Skyld, uagtet der var Meget, der i saa Henseende kunde tale for en saadan Banes Anlæg, men fornemmelig for Dverbanens og for Esbjerg Havns Skyld, fordi jeg troer, at jo større Trafik der vil komme paa Dverbanen og op ad Esbjerg til, desto bedre maatte disse Anlæg jo kunne forrente sig, og det er jo saa ganske naturligt, at naar Ribe faaer en Sidebane, saa vil Trafikken fra denne By og fra det nærmest om den liggende Land, ja maaskee fra et ikke ubetydeligt Stykke Syd for Ribe,