

gaafte sikkert, at Folkethingets Flertal den Gang vilde have vedtaget den foreslaede Bevilling. Den høitærede Indenrigsminister udtalte fremdeles, at, naar det var indrømmet Entreprenuerne Hensland med et Stykke af Banen, nemlig fra Ringkjøbing til Varde, saa var det navnlig for at undgaa den Fordyrelse af Anlægssummen, som ellers vilde komme tilføede; men han udtalte tillige, at en saadan Indrømmelse eller en saadan Henslandsbetingelse kun kunde finde Sted, naar der for øvrigt fra Entreprenuerens Side blev gjort alt Muligt for at faae Banerne færdige til rette Tid. Nu forekommer det mig, at den ærede Minister gaar ud fra, at der har været en Del saadanne Vanskeligheder tilføede, som have umuliggjort det for Entreprenuerne at faae Banerne tilendebragte i rette Tid, og den høitærede Minister nævnte da en Del store Aløb, som i den regnfulde Værsstid have frembudt en Del temmelig uoverkommelige Vanskeligheder. Jeg skal hertil sige, at disse store Aløb med den Masse Vand (Th. Nielsen: Nei, en Masse Aløb) — det bliver omtrent det Samme —, at disse Aløb vare tilføede, vidste i alt Fald haabe Regjeringen og Entreprenuerne forud, saa at det kunde ikke være noget meget Overraskende, og at der navnlig i Vintertiden kan indtræffe Tilfælde, hvor Vandstanden er betydelig forhøiet, saa at Vaerne ikke alene flyde over, men endog oversvømme hele den omgivende Engslade, er Noget, man har vidst og omtrent hver Vinter er Vidne til. Nu er det først mærkeligt, at Entreprenuerne desuagtet netop udsatte Brobygningerne og de betydelige Dæmninger over dette Engstykke næsten til det Allersidste. Folk der omkring henvendte sig vistnok flere Gange til de tilstedeværende Ingenieurer med Spørgsmaal, om der ikke skulde begyndes derpaa først, med Udtalelser om, at det vilde være rigtigt at tage fat paa det Arbeide, der maaste blev vanskeliggere, naar Vandmængden blev større; men derpaa blev der fra flere af Ingenieurernes Side svaret, at det havde Intet at betyde, om Vandstanden var lidt lavere eller høiere; derfor kunde de lige godt bygge Broerne, saa at det lod ikke til, at Ingenieurerne — og vel altsaa heller ikke Entreprenuerne — vare saa bange for noget mere Vand; men det Bysynderlige er dog i Grunden det, at medens Entreprenuerne allerede havde afflutet Kontrakt om Tilvebringelse af Materialerne, navnlig Sten til de større Broer til Levering, og de vare leverede omtrent ved den 1ste April 1873, blev der desuagtet ikke en Gang begyndt paa den første af Broerne over Skjern Aløb før forrige Efteraar, saa vidt jeg ikke huller feil i Oktober Maaned, og paa de to andre Broer blev der først begyndt i afvigte Sommer, og det er først nylig, at de ere blevne færdige, for saa vidt det er skeet — det veed jeg ikke en Gang rigtig. Jeg tror, at, naar der var blevet taget fat paa det Arbeide tidligere, vilde der have været sparet en Del Beføstning. Der er ingen Lov om,

at navnlig Brobygningerne og ligeledes Dæmningerne vilde lettere have kunnet udføres i Sommer-tiden, jeg tænker navnlig forrige Sommer, i Stebet for at der nu er en betydelig Del af Dæmningsarbejderne tilbage, der maa udføres i Vintertiden. Naar den ærede Minister tillige lod falde en Uttring om, at Beføstningen vilde have nogen Indflydelse paa Vintrens Retning, saa kan det være meget rigtigt; men det er, saa forekommer det mig, et Spørgsmaal, om der fra Regjeringens Ingenieurers Side er taget tilstrækkelig Hensyn til Beføstningens Ønsker og Meninger i saa Henseende. Der var en betydelig Del af Beføstningen, der troede det heldigere, om Banelinien var bleven lagt noget østligere, en Fjerdingvei eller maaste en lille halv Mil. Derved vilde man have undgaaet den brede og temmelig bløde Engstrækning fra Skjern Brogaard til Larm, en Strækning paa omtrent $\frac{1}{4}$ Mil, hvor der nu som sagt maa opføres 3 betydelige og kostbare Broer. Noget længere mod Øst vilde Engstrækningen have indskrænket sig til $\frac{1}{3}$ af den nævnte Brede, og den ene af disse Broer vilde have kunnet spares; sølgelig vilde Arbeidet have været lettere at udføre, og Beføstningerne vare blevne mindre. Men det skal jeg nu ikke opholde mig videre ved, det er forbi, og jeg vil kun sige, at jeg haaber, at det maa lykkes ikke blot at faae Banen bygget paa det Sted, hvor den nu er lagt, men at den ogsaa maa blive holdbar. Det ærede Medlem, som sidst havde Ordet, udtalte, at der kunde selvfølgelig ikke komme til at paahvile Indenrigsministeren noget Ansvar for, at der senere var indtraadt Forhold, der gjorde det umuligt for Entreprenuerne at gjøre Arbeidet færdigt til rette Tid. Det er ganske sandt, men det er netop disse Forhold, som jeg og vistnok de allerfleste, der ere bekendte med Omstændighederne paa de omhandlede Steder, ikke tro have været til Stede. Uværsnitlig ere Alle vistnok enige om, at de sidste Vintre og navnlig den sidste Vinter have været saa gunstige for disse Arbeiders Udførelse, at den vanskelige kunde have været gunstiger. Ganske vist var det af og til noget Regnveir, men det har ikke været i Stand til at standse eller forhindre Arbejderne, som naar der havde været stærk Frost og Sne. Der er en Mand der nebe fra, og som bor tæt ved, hvor Arbeidet udføres, der mundtlig har sagt til mig, at der saa at sige ikke har været en eneste Dag, paa hvilken Arbejderne ikke have kunnet være paa Pladsen og udføre deres Arbeide. Den største Feil ligger efter min Betragtning deri, at Entreprenuerne have været altsor ligegyldige med at antage Arbeidere i den rette Tid. Der klages over Mangel paa Arbeidskraft. Ja, Arbeidskraften har maaste ikke været til Stede i Overflødighed, men saa meget er i alt Fald vist, at i den første Tid, da Arbeidet blev begyndt, var der ikke Mangel paa Arbeidere, men Entreprenuerne vilde have dem for saa godt Kjøb, at der kunde tjenes mere andetsteds, og derfor gif en Del af Arbei-