

gaaft sikkert, at Folkethingets Flertal den Gang vilde have vedtaget den foreslaaede Bevilling. Den høitærede Indenrigsminister udtalte fremdeles, at, naar der var indrømmet Entreprenuerne Genstand med et Stykke af Banen, nemlig fra Ringkjøbing til Varde, saa var det navnlig for at undgaa den Jordbyrde af Anlægssummen, som ellers vilde komme tilstede; men han udtalte tillige, at en saadan Indrømmelse eller en saadan Genstandsbetingelse kun kunde finde Sted, naar der forøvrigt 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 Banfærdigheder tilstede, som have umuliggjort det for Entreprenuerne at faae Banerne tilendebragte i rette Tid, og den høitærede Minister nævnte da en Del store Maløb, som i den regnsfulde Vårstid have frembudt en Del temmelig uoverkommelige Banfærdigheder. Jeg skal her til sige, at disse store Maløb med den Masse Vand (A. H. Nielsen: Nei, en Masse Maløb) — det bliver omtrent det Samme —, at disse Maløb vare tilstede, viste i alt Fald baade 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 forhøjet, saa at Vaerne ikke alene flyde over, men endog oversvømme hele den omgivende Engflade, 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 Ingeniører med Spørgsmaal, om der ikke skulde begyndes derpaa først, med Udtalelser om, at det vilde være rigtigt at tage fat paa det Arbejde, der maatte blev vanskeligere, naar Vandmængden blev større; men derpaa blev der fra flere af Ingeniøernes Side svaaret, at det havde Intet at betyde, om Vandstanden var lidt lavere eller højere; derfor kunde de lige godt bygge Broerne, saa at det lod ikke til, at Ingeniøerne — og vel altsaa heller ikke Entreprenuerne — vare saa bange for noget mere Vand; men det Besynderlige er dog i Grunden det, at medens Entreprenuerne allerede havde afluttet Kontrakt om Tilvejebringelse 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 Maløb før forrige Efteraar, saa vidt jeg ikke husker 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 steet — det veed jeg ikke en Gang rigtig. Jeg tror, at, naar der var blevet taget fat paa det Arbejde tidligere, vilde der have været i paaret en Del Beføstning. Der er ingen Tvivl 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 Ytring om, at Befolkningen vilde have nogen Indflydelse paa Liniens Retning, saa kan det være meget rigtigt; men det er, saa forekommer det mig, et Spørgsmaal, om der fra Regjeringens Ingeniørens Side er taget tilstrækkeligt Hensyn til Befolkningens Ønsker og Meninger i saa Henseende. Der var en betydelig Del af Befolkningen, der troede det heldigere, om Danelinien 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; følgerlig 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 selvsølgelig 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. Evertimod ere Alle vistnok enige om, at de sidste Vintre og navnlig den sidste Vinter have været saa gunstige for slige Arbeiders Udførelse, at den vanskelige kunde have været gunstigere. Ganske vist var der 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 nede fra, og som her 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 Arbejde. Den største Feil ligger efter min Betragtning deri, at Entreprenuerne have været altfor ligegyldige med at antage Arbejdere 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 Arbejdere, men Entreprenuerne vilde have dem for saa godt Kjøb, at der kunde tjenes mere andetsteds, og derfor gif en Del af Arbei-