

trække en Diagonallinie gjennem den Firkant af Landet, som her er blotet for Jernbaner, og at en saadan Diagonal-Bane vilde afgive den korteste Vej for Jærdsfelen fra det hele nordøstlige Jylland til Esbjerg, og endelig, at den vil gaa langs Vestfiden af den for en videregaaende Kultur meget modtagelige Nullestens-Bakkedannelse paa Jyllands Spideryng. Det er jo meget interessante Dplysninger; men Ulykken ved dem er, at de fleste af dem ikke ere rigtige, og jeg skal i saa Henseende tillade mig nogle Bemærkninger. Hvad for det Første den Bemærkning angaar, at den af Flertallet foreslaaede Bane i Midtjylland er lagt i den saakaldte Paarup-Brande-Flade med Knudepunktet omtrent midt i den, da forholder det sig ikke rigtigt; den ene af de foreslaaede Baner, nemlig den fra Herning til Olgod, ligger helt Vest for Paarup og Brande-Fladen, og hvad den anden Bane angaar, den til Veile, da gaar denne ganske sikkert over en lille Snip, om jeg saa maa sige, af Paarup-Brande-Flade, nemlig i Nærheden af Chausseen, men kun for ganske kort efter at indtræde i de forholdsvis meget fremrykkede Sogne Give og Tellinge.

Hvad Opdyrkningsforholdene angaar, da er det ikke uden Interesse at bemærke, naar man følger de to Linier, som ere foreslaaede, den ene af Mindretallet, og som ere angivne med Rødt, og den anden af Flertallet, paa et Kort, som jeg tilfældig har foreliggende her, og som skal staa til de ærede Medlemmers Tjeneste — et Kort, hvor der er angivet for de forskjellige Sogne Forholdet med Hensyn til deres Hartkorn —, at Forholdstallene for Sognene langs den for sin Opdyrkningssevne saa højt roste Linie, som Mindretallet foreslaar, ere gennemgaaende lavere end paa den Linie, der er angiven af Flertallet; hvori den større Opdyrkelighed derhos egentlig skulde ligge, ser jeg derfor virkelig ikke. Men selv afset derfra kunde der dog være en meget god Grund til at foretrække Mindretallets Linie, nemlig hvis den som angivet var den korteste Vej for Jærdsfelen fra det hele nordøstlige Jylland til Esbjerg. Det vilde i det Mindste paa mig have en meget stor Indflydelse. Men nu er Sagen den, at dette heller ikke er ganske rigtigt. Naar man nemlig tager et Kort for sig — og her behøver jeg ikke at dokumentere paa anden Maade end ved Tale, og det er en meget behagelig Dokumentationsmaade; thi Tallene kunne ikke modsiges, — forudsat at de ere rigtige —, vil man ved at sammenholde Forholdene som de nu ere, og som de ville blive, naar Mindretallets, med Rødt paa Kortet angivne Linier udføres, komme til det Resultat, at det Stykke, hvorpaa det her kommer an, nemlig fra Skanderborg til Bjærding — det er nemlig fra Skanderborg og Bjærding, at de to omhandlede Linier støde sammen — ad Østbanen er 22 Mil, medens det ad Skanderborg — Silkeborg Linien samt Mindretallets Linie

kun er 17 Mil, med andre Ord, at der ved Mindretallets Linie er opnaaet en Gevinst af 5 Mil paa denne Bane. Denne Gevinst er vel ikke stor, men det er altid Noget. Derfor man nu anstiller en lignende Sammenligning over den af Flertallet foreslaaede Linie, hvor man da maa gaa ud fra Langaa — thi det er der, at de to Linier, der nu skulle sammenlignes, støde sammen — saa viser det sig, at Linien fra Langaa ad Østbanen til Esbjerg er 33,33 Mil, medens den anden af Flertallet foreslaaede Vej kun er 23 Mil, med andre Ord, der er en Gevinst af 10 Mil. Nu staaer altsaa for den gennemgaaende Trafiks Bedkommende Valget til Thinget ganske simpelt mellem to Ting. Der foreligger Mindretallets Linie, 1et er et Anlæg af 13 Mil, og derpaa vindes der for den gennemgaaende Trafik fra det nordøstlige Jylland til Esbjerg 5 Mil, og Flertallets Linie, som er 11 Mil, og hvorpaa der for den samme gennemgaaende Trafik vindes 10 Mil. Jeg synes, at med almindelige økonomiske Begreber kan Valget ikke være vanskeligt.

Al hvad jeg her har tilladt mig at fremføre, vil det ses, at Udvalgets Flertal tiltræder og raader det høie Thing til at tiltræde den i Lovforslaget fremkomne Rante med Hensyn til Jernbaneanlæg for Statskassens Regning, men kun under de Forudsætninger, som jeg har tilladt mig her at fremføre, altsaa med en vis Begrænsning, og at man formener at burde give denne Begrænsning et Udtryk i Lovens ved Angivelsen af de Banelinier, der formenes at henhøre under denne Kategori. Der er fra Mindretallets Side reist Tvivl om, hvorvidt det var rigtigt at gjøre saaledes, og navnlig har det ærede Mindretal ment, at man derved vilde binde Lovgivningsmagten paa en utilbørlig Maade. Det er imidlertid en Selvfølge, at det er der slet ikke Tale om; der er Tale om, at Regjeringen og Rigsdagen blive enige om under visse Forudsætninger og efter en vis Plan at begynde paa et Stats-Jernbaneanlæg. Skulde Forholdene forandre sig, er det en Selvfølge, at det gaar med en Jernbanelov, som det gaar med enhver Lov, at den bliver staaende, til den forandres ved en anden Lov; men iøvrigt skal jeg sige, at det forekommer mig, at naar en Jernbanelov ikke indeholder Andet foruden det, man strax beslutter sig til, at lade udføre, end Bestemmelser om, hvilke Punkter der skulde indbrages i Jernbanenettet, er der overordentlig liden Sandsynlighed for, at den skulde komme til at undergaa væsentlige Forandringer. Ja, en ganske anden Ting er det, naar man vedtager, som man har gjort tidligere bestemte Retninger af Banerne, bestemmer Veiene, Banelinierne skulle følge, o. desl.; da kan det ganske sikkert arrivere, at naar man undersøger dem noget næiere, kommer man til det Resultat, at det var dog egentlig heldigere, om man havde taget en anden Retning, og saa søgter den vedtaget. Men de For-