

Die. Jeg maa dog bemærke, at der under Bygningen af Esbjerg Banerne indtraf enkelte uheldige Tilfælde, idet der f. Ex. i 1873, da Banen noget nær stod færdig, indtraf et meget stærkt og vedholdende Regnveir om Sommeren, ligesom der ogsaa udbrød forskjellige Striker saavel i Indlandet som i Udlandet, som gjorde det vanskeligt at skaffe Arbeidere til Stede, og at der tillige kom en betydelig Prisstigning paa det Materiel, hvoraf Banen skulde bygges. — Hvad angaar Expropriationen, er den jo den samme for de letbyggede som for de sværtbyggede, og naar man nu ser paa, at de letbyggede Baner ere saa meget billigere end de sværtbyggede, glemmer man maasse at se efter, hvor betydelig en Del Expropriationen er af hele Udgiften til Banen. — Hvad angaar Jordarbeidet er det jo det samme for de letbyggede som for de sværtbyggede Baner. Bilagene til dette Lovforslag oplyse jo, at Maximalstigningen er den samme for de letbyggede Baner som for de sværtbyggede, og Kurverne ere ikke gjort stærkere end for de sværtbyggede Baner, saa Jordarbeidet bliver det samme; der bliver ikke mindre Udfjæringer eller mindre Opfyldninger og heller ikke færre Broer og Viadukter. Driftsmaterialet er ogsaa det samme for letbyggede som for sværtbyggede Baner, naar undtages Lokomotiver. — Hvad der derimod er billigere for de letbyggede Baner, er Skinner og Sveller, og endelig skulle ogsaa Broerne have en større Bæreevne for de sværtbyggede Baner. — Hvad angaar Skinnerne, da er det faktisk, at f. Ex. paa Esbjerg—Lunderskov Banen maatte der i det første Aar omlægges en stor Mengde, og da Aaret var omme, og Statens kontrolerende Ingenieur skulde overtage den paa Statens Vegne, forvæde han 2,400 nye Skinner nedlagte. De kunde altsaa ikke en Gang ligge et Aar. Vil man tage Exempel fra en mindre Strækning, f. Ex. fra Esbjerg til det nærmeste Ledvogtersted — det er kun  $\frac{1}{2}$  Fjerdingvei — er der i 2 Aar nedlagt over 50 nye Skinner, og hele Næsten er temmelig beskadiget. Det skal være en Erfaring, at Skinnerne paa de sværtbyggede Baner være dobbelt saa længe som paa de letbyggede Baner, medens de kun ere lidet dyrere end paa de letbyggede, selv om man saa tager de allerstærreste paa de sværtbyggede Baner og de allerfleineste paa de letbyggede, og der er som bekendt 3 Slags Skinner anvendte. — Hvad angaar Svellerne, ere de jo en Fod kortere paa de letbyggede Baner end paa de sværtbyggede og en Tomme smallere, derimod er Lyktselen den samme, og det skal have gjort, at de meget hurtigt blive løse, og at Sporet bliver bugtet, og vil man omlægge Svellerne, ville de Spiger, der fastholde Skinnerne til Svellerne, frembringe Gullder, og der skal være gjort den Erfaring, og der ved blive Svellerne meget hurtigt raadne, naar man først har begyndt at omlægge dem. I det

Hele skulle de svære Skinner i Forhold til de lette Skinner kunne være forholdsvis længere, hvilket maasse er en Følge af, at altid det svære Tommer indeholder mere Kjerne end det kleinere. Nu maa jeg naturligvis bemærke, at jeg selvfølgelig ikke har noget særligt Ønske om, at vi skulle faae kostbarere Baner, end vi have i de letbyggede Baner, men naar der fremkommer Udtaleser fra saadanne Sider, hvor der er saa megen Sagtyndighed baade hvad angaar Theori og Praxis, er det maasse muligt, at der bør tages Hensyn dertil. I det Mindste vilde jeg meget ønske, om den meget ærede Indenrigsminister vilde udtale sig — om end kun ganske kort — om den Erfaring, som Indenrigsministeriet har gjort med Hensyn til letbyggede Baner.

**Clausen:** Der er allerede ført en temmelig udførlig Diskussion om det foreliggende Lovforslag; jeg skal derfor ikke indlade mig paa, hvad der staar i Lovforslaget, men gjøre et Par Bemærkninger om, hvad der ikke staar i det. Det er en Selvfølge, at naar man vil udvide Jernbanenettet, gjælder det om at udvide det paa de Steder, der trænge haardest. Jeg vil nu indrømme, at de Strækninger, som her er Tale om skulle nyde Godt af Jernbaner, ogsaa virkelig kunne trænge dertil, men det forekommer mig, at først og fremmest maatte der dog tages Hensyn til de Steder, hvor man allerede har Jernbaner men savner en tidssvarende Forbindelse imellem dem. Det er saaledes Tilfældet, at der ikke er en tidssvarende Forbindelse mellem den sjællandske Sydbane og den lollandsfærste Jernbane. For at faae en saadan tidssvarende Forbindelse i Gang, vil det være nødvendigt, at man fører den sjællandske Jernbane ud over Masnedø med en Dampfærgeforbindelse og en Havn paa den anden Side af Masnedø og en Dampfærgeforbindelse med Drehoed paa Falster. Det har vi vist sig, at en stor Del af Godstrafikken fra Lolland-Falster, som Banen vilde have faaet, gaar nu pr. Dampskib istedetfor at komme Banen til Gode. Grunden dertil er, at Godset lider ikke saa lidt ved den Omløsning, der maa finde Sted ved Drehoed, og det er en Kjendsgjerning, at det har maattet ligge der i flere Dage, og de Handlende have maattet vente paa de Varer, som de nødvendig skulle bruge, og i det Hele er Forholdet et saadant for Trafikken der, at det er stærke Klager, der lyde derovre. Denne Sag har ogsaa gjentagende været paa Dmtale her, og saavidt jeg mindes, yttred den ærede Indenrigsminister ifjor, at en saadan bedre Forbindelse dog ikke kunde iværksettes af Hensyn til, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke vilde indlade sig derpaa, saalænge der ikke var kommen Forbindelse i Stand med Lykland over Gjesfer. Jeg tror, at naar Alle ere enige om, at der er en stærk Nødvendighed for en saadan bedre Forbindelse,