

tige og Usikkert i Linien fra Skive til Slynngør, og da de 2 Linier nu ere optagne jevnsteds i Lovforslaget, skal der fra min Side ikke blive reist nogen Vanskelighed mod, at begge Linier udføres. Derimod staar jeg tvivlsom lige over for den under b. anførte Linie fra Skjern Station til Herning Station. Jeg veed ikke rigtig, hvem der skal høre paa denne Bane. Omegnen mellem Silkeborg og Herning er jo ikke saa fed, at der vil blive sendt mange Kreaturer vesterpaa, og Persontrafikken kan vel heller ikke blive stor. Naar man kaster et Blik paa Kortet og undersøger de Linier, som alt findes, forekommer det mig, at man maa komme til det Resultat, at denne Linie i Grunden ikke kan tjene Andre end Beboerne i den nærmeste Omegn af Aarhus og Standerborg. Det er de Gæste, der kunne have nogen synderlig Glæde af denne Bane. Jeg under gjerne mine Medmennesker megen Glæde, men jeg tror ikke, at der er saa mange af dem paa det Sted, som reise vesterpaa, at det egentlig er værd at anlægge denne Bane for deres Skyld. Jeg indrømmer iøvrigt, at Linien, især hvis den blev dragen sydligere end til Skjern, kan have sin store Betydning, og jeg har ogsaa tidligere stemt for en saadan Linie, men vel at mærke i Forbindelse med en Linie fra den nordlige Lørbane til Silkeborg-Banen. Derved vilde Situationen nemlig blive fuldstændig forandret. Et Blik paa Kortet vil vise de Herrer, at hvis der var en Bane f. Ex. fra Lange til Silkeborg, vilde hele Trafikken fra Randers og nordpaa, navnlig naar vi faae en Bane fra Løgstør til Sønder Omfild eller til den nordre Lørbane deraf i Stand og til Gøjbjerg, absolut gaa ad denne Vej, hvorimod den projekterede Bane for Tiden ikke er til stor Nytte for hele dette Opland og for Alt, hvad der kommer østfra. Det skulde da være, at de, der komme søværts til Aarhus Havn, skulde kunne have nogen Fordel deraf. Men for Folk fra Døne vil den ikke være til nogen Nytte, thi de ville gaa over Fredericia ad den langt kortere Vej over Lunderskov. Jeg formaar derfor ikke at give denne Bane min Stemme, saalænge den staar isoleret. Jeg tror, at Løspunktet for den først er kommet i det Dieblis, man er i Stand til at knytte dens Anlæg til et Anlæg, der forbinder den nordre Lørbane med Silkeborg—Herning Banen. Iøvrigt vil jeg ikke undlade at udtale min Beklagelse over, at jeg foruden at savne denne lille Banestump heller ikke ser, at den ærede Minister, naar han endelig har taget saa stor en Mundfuld for, saa ikke har taget den Bane med, som vilde afslutte Banenettet, nemlig den fra Løgstør til Sønder Omfild. Det forekommer mig, at man her gjør Uret mod en Del af Landet, som jo er ret rigt, og som i høj Grad savner Kommunikationsmidler.

Det tredje Spørgsmaal, som Opmerksomheden maa henledes paa, er Anlægsmaaden. Jeg

har, da det fra Landsthinget oversendte Lovforslag isjor var til Behandling her i Thinget, havt Leilighed til at udtale mig angaaende dette Spørgsmaal, og min Mening var da, og er det endnu, at det vilde være heldigst for et saa lille Banekomplex, som dorts, absolut taget, er, om alle Statsbaner anlagedes saa ensartede som mulig. Overordentlig nødig vil jeg gaa til at opgve de to Momenter, som karakterisere vore Statsbaner indtil Dato, nemlig nogenlunde udviklet Hastighed og overordentlig stor Sikkerhed. Det forekommer mig, at disse to Momenter ved alle saadanne Statsbaner spille en meget væsentlig Rolle. Smidterid vil jeg sige, at efter at der fra saa mange Sider og fra saa mange kompetente Sider er drevet saa overordentlig stærkt paa Jernbaneanlæg af den anden Slags, af den, om jeg maa sige, lavere Klasse, vil jeg ikke drive min Modstand derimod til det Yderste. Jeg maa jo nemlig indrømme, at kunne vi ingen andre Jernbaner faae, vil der dog altid være noget Fremskridt ved disse. Jeg har saa meget mindre Betænkelighed derved, som det jo af de Motiver, hvortaf Forslaget er ledtaget, fremgaar, at Anlægget vil blive saadan beskaffent, at naar det skulde vise sig, hvad jeg tror vil indtræde, at der vil opstaa en hel Del Ulemper ved Trafikken paa de uensartede Baner, man da fra det svagere System kan gaa over til det stærkere. Men jeg gjør stadig opmærksom paa, at der ved Forslaget er taget overordentlig ringe Hensyn til de to Hovedmomenter, som man sætter saa stor Pris paa ved Jernbanerne, navnlig Farten og Sikkerheden. Hvad Farten angaar, er den beregnet til at være mellem to og tre Mil, og en Kjørsel paa Jernbane med denne Fart maa vistnok regnes for at være overmaade tarvelig. En anden Sag var det, hvis man gik over til det System, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgfreds (Scharling) foreslagte, at man bestemte sig for et ensartet Statsbanesystem og til det knyttede kommunale Baner, Amtsjernveie, som stod under Amtets Ledelse og bleve drevne af det, og hvor der indrettedes saa saa og saa mange Tog, som den lokale Trafik overhoved gjorde ønskelig for Tilknytning til Statsbanerne. Det var en ganske anden Ting, men her er Spørgsmaalet om en fælles Drift af Baner af to forskellige Systemer og med to forskellige Slags Driftsmateriel. Hvad Sikkerheden angaar, saa kan man jo sige saaledes, at den kan umulig være stor; thi, mine Herrer! det er jo ikke saaledes at forstaa, at man aldrig kjører hurtigere paa Jernbane end to eller tre Mil i Timen; man kommer frem med en Hastighed paa to eller tre Mil i Timen, men for at opnaa dette maa man tage Standsninger og Vandfyldning etc. med i Betragtning, og, som de Herrer ville se af det forelagte Forslags Motiver, og navnlig af den Skrivelse, som Overingenieuren for Statsbanerne