

nem, og jeg kan ikke skjønne, at det vilde forsinke Samlingen ret mange Dage. Jeg veed vel, at Alle længes efter en hurtig Slutning, og det forundrer mig ikke — jeg gjør selv det Samme —, men jeg gjør en Yttring, der faldt under 1ste Behandling, til min, at, naar man staar overfor Afgjørelsen af en Sag, der dog har en ikke ringe Bigtighed saavel for de paagjældende Egne som for Staten, saa maa man se lidt bort fra den personlige Behagelighed og fra personlige Interesser og undertiden undertafte sig Savn og en lille Smule Ubequemmelighed, som man jo ellers kunde ønske at være fri for. Jeg skal nu tillade mig kortelig at angive de Grunde, der have bevæget mig til at stille de Ændringsforslag, jeg har fremsat. Ændringsforslaget Nr. 1 gaar jo, som ærede Medlemmer vilde se, ud paa at udskyde eller fjærne den aldeles bestemte Linie for Herning-Skjærn Banen af Lovforslaget. Lovforslaget vil derved blive overensstemmende, saavel med det af den ærede Minister fremsatte Forslag, som med det Forslag, der af det ærede Thing vedtoges forrige Samling. Jeg gaar ud fra, at det er heldigst, at en saadan nærmere Linieafstikning overlades til Regjeringen og dens Ingenieurer. De fleste Medlemmer af Rigsdagen have jo kun i en meget ufuldkommen Grad Velilighed til at faae det lokale Kjendskab til særlige Egne, som dog spiller en betydelig Rolle ved Afstiftelse af Jernbaneforslag, og jeg skal, hvad denne særlige Linie angaar, tillade mig at gjøre opmærksom paa, hvad jeg jo for Næsten berørte under Sagens 1ste Behandling her, at vel er Linien en Smule kortere, men at den ogsaa kommer en forholdsvis ringere Del af Beboerne til Nytte end den tidligere paatænkte Linie. Det blev da nævnt af den ærede Minister, at ligesom Udvalget i det andet Thing har foretrukket den kortere Linie, saaledes maatte det ogsaa antages, at de paagjældende Egnes Beboere foretrak denne Linie, og det Samme er blevet nævnt her af et æret Medlem (Breinholt). Dertil skal jeg sige, at der for begge Linier har været indgivet Adresser til Folkethinget, men at, medens der for Ribæk-Linien kun har været præsteret omtrent 350 Underskrifter, har der paa Adressen for den nordligere og værligere Linie været 11—1200 Underskrifter. Det viser, at der dog er nogen Forskjel, og at der er en ikke ringe Stemning for den sidstnævnte Linie. Det blev ogsaa nævnt af det ærede Medlem for 8de Areds (Breinholt), at Amtets Beboere vilde spare paa Veianlægene, hvis Ribæk-Linien vedtoges. Det er min Mening, og jeg tror at have temmelig nøie Kjendskab til de lokale Forhold, særlig i den Del af Ringkjøbing Amt, at Ribæk-Linien vil blive dyrere for Amtet med Hensyn til Veianlæg. En, og jeg kan gjerne sige to af de paagjældende Stationer ved Ribæk-Linien savne enten ganske eller tilbørlig Veie, som derfor maa anlægges fuldstændig fra Nytt af gennem et for en Del mindre gun-

stigt Terrain, og det er da navnlig den ene Station, som vil faae et særdeles tyndt befolklet og ubetydeligt Opland. Kommer Banen til at gaa i denne Retning, saa er den allerede fra Skjern Station paabegyndte Veie, der naaer et godt Stykke op imod Borris, mindre heldig; men faar Banen en anden Retning, saa vil denne Stationsvei blive fortsat østover gennem hele Borris, Åsning og Skarrild Sogne. Jeg tror, at en Landvei paa Amtets Regning vil komme Beboerne fuldt saa meget tilgode som en Bane, og man maa jo desuden se hen til, at denne Egn, som kun omfatter 2 a 3 temmelig tyndt befolkede Sogne, i det Øieste kun har 3 Mil, ja, jeg vil snarere sige 2½ Mil til den nærmeste Station. De have altsaa ikke en længere Veie til Stationen end den største Del af Beboerne i den Egn, hvorigjennem Vestbanen vil komme til at gaa. Jeg nævnte 1ste Behandling, at, naar man vilde have Herning-Skjærn Banen trukket saameget imod Øst og Syd, saa kunde jeg bedre have forstaaet det, om man havde valgt Nigod eller en endnu sydligere Station, thi derved vilde man være kommet høiere op i en Egn, som til alle Sider har en lang Veie til en Banestation. Der vil endvidere, forsaavidt som Ribæklinien fastholdes, blive Tale om for Amtets Regning at anlægge en Stationsvei til Herning fra den nordvestlige Del af Hammerum Herred. Denne Veie vilde, saavidt jeg mindes, blive mellem 2 og 3 Mil lang, altsaa fuldt saa lang som Fortættelsen af den allerede fra Skjern Station paabegyndte Stationsvei, og der kan saaledes efter mit bedste Skjøn ikke blive Tale om nogen Besparelse i Beudgifter for Ringkjøbing Amt ved dette Baneanlæg, men snarere om en Forbyrdelse. Hvad det angaar, at Banelinien over Varde vilde paa en Strækning komme til at løbe parallel med Hovedlandeveien fra Herning til Ringkjøbing, da er dette ganske vist Tilfældet paa den første Milsvest fra Herning gennem Sneiberg, men derefter overfjærer Banen Landeveien og slaar en temmelig stærk Bue, idet Landeveien stikker mod Sydvest, og Banen fortsættes om efter den nordvestlige Del af Hammerum Herred, Neussing, Wildberg og Limring Sogne, som derved ville faae en bekvem Afgang til en Station, saa at altsaa for deres Bedkommende Stationsveien til Herning kunde spares. Derefter svinger Banen atter imod Syd og overfjærer Landeveien imellem Varde og Videbæk, hvor en Station tænkes anlagt, og derved vil den bestaaende Landvei komme til at afgive Stationsvei fra to Sider. Jeg skal ikke gjentage, at de samme Stationer komme til at ligge umiddelbart ved de af mig ved 1ste Behandling nævnte meget betydelige Lørvemoser, som udgjøre flere Hundrede Tønder Land af en ganske fortrinlig Bestaaffenhed. Jeg tror, at Banen derved vil faae en Indtægt, som den aldeles vil savne ved den sydlige Linie. Det blev ogsaa nævnt ved 1ste Behandling, at denne Bane væ-