

lem vilde gøre den samme Slutning gældende angaaende det andet af ham stillede Forslag om en Bane fra Vejle til Herning, eventuelt kun til Brande, vilde han komme til at ønske, at jeg ikke skulde tage mit Forslag tilbage, men tværtimod støtte mit Forslag, saaledes at mit, der er et Underændringsforslag, kunde gaa ind i hans. Mellem Vejle og Herning er der lidt over 9 Mil, og ved at forlænge Gibebanen op til Brande, vilde det ærede Medlem faa en Bane paa omtrent 6 Mil fra Vejle; altsaa vilde den Bane komme til at staa ganske i det samme Forhold til Herning som Kolding—Wandelbanen til Vejle. (Afbrydelse af S. Jørgensen). Denne gaar nærmere ind paa Byen, ganske vist, men den gaar ikke nærmere i Forhold til Vejlelængden. Endelig skal jeg gøre opmærksom paa med Hensyn til, hvad det ærede Medlem berørte om denne Bane, at den i sin Tid blev foreslaet som en Holstebro—Herning—Vejlebane og den Gang var bilagt med Benge paa en saadan Maade, at der ikke vilde have været noget i Vejen med dens Bygning, hvis den den Gang havde faaet et saa stort Statsstøtte, som nu foreslaas; den vilde da alt have været en Virkelighed for Nar tilbage. Det forekommer mig derfor, at man nu ikke godt, naar man i det hele taget vil gaa ind paa disse Forslag, kan gøre anderledes end at tage dette Baneforslag med og lade Banen gaa lige til Herning. Thi ellers vil man gøre den samme Uret her, som den ærede sidste Taler sigtede til i sine Udtalelser angaaende hans Ændringsforslag om en Bane fra Mølvang til Wandel. Dermed skal jeg tillade mig at anbefale mit Underændringsforslag, idet jeg tror, at det er helt uforsvarligt at forlænge Banen til Brande uden samtidig at gaa op til Herning.

Jeg kunde, da jeg har Ordet, tillige have lyst til at udtale mig noget, ikke alene om det foreliggende Forslag i sin Almindelighed med de mange stillede Ændringer, men ogsaa om en Del af Ændringerne, men da to af de ærede Ordførere — vi have jo som bekendt en Ordfører for hvert af de syvste Baneudvalg — endnu ikke have udtalt sig, skal jeg foreløbig lade det være, og da jo heller ikke den højtærede Minister har udtalt sig angaaende sin Stilling over for Ændringsforslagene, forekommer det mig ikke at være det rette Tidspunkt til at gaa nærmere ind paa det nu. Kun skal jeg i Almindelighed bemærke, at det forekommer mig, at saaledes som det foreligger, hvis det skal vedtages alt sammen en bloc, som det foreligger med alle de Ændringer, saa ere vi komne noget for vidt ud, og det forekommer mig, at de Tanker, der bleve gjorte

gældende fra Ministerbordet forleden Dag med Hensyn til de Betingelser, der maa stilles for Banebygning af den Art, som her er Tale om, nogenlunde træffe det rigtige, men jeg forbeholder mig som sagt, hvis jeg finder Grund dertil, paa et senere Tidspunkt at udtale mig i saa Henseende. Jeg skal her slutte med at anbefale ærede Medlemmer, hvis de i det hele taget stemme for disse Ændringsforslag, saa ogsaa at stemme paa Underændringsforslaget, som jeg har stillet under Nr. 20 til Ændringsforslaget under Nr. 19; gaaende ud paa, at for saa vidt Vejle—Gibe Banen forlænges, den da forlænges til Herning.

Skriftet: Ærede Medlemmer ere vistnok snart trætte af at høre Tale om Jærnbaneanlæg, men jeg har noget, som jeg ønsker at føre frem angaaende det foreliggende Lovforslag. Jeg skal søge at fatte mig saa kort som muligt. Mit Forslags Fremkomst er ikke en Folge af denne Rus, om jeg maa bruge det Udtryk, der har grebet Landets forskellige Egne efter at faa en Jærnbane, nej det er en 12—14 Aar siden, man begyndte i den Egn at arbejde paa Jærnbanen. Man havde tænkt paa at faa Jærnbaner fra forskellige Egne, der har i sin Tid været tænkt paa en Jærnbane fra Holstebro over Herning til Kolding med en Sidebane ind til Vejle; der har været tænkt paa en Jærnbane fra Vejle til Kolding og endelig paa en Jærnbane fra Vejle op ad Vejledalen til Gibe, og denne paaagældende Egn, navnlig den nordvestlige Del, som den her projekterede Jærnbane skulde gaa igennem, har altid været interesseret i disse Forslag. Det her foreliggende Ændringsforslag gaar ud paa en Jærnbane fra Kolding over Bius, Egtved til Wandel. Det er en Banelængde af c. $5\frac{1}{10}$ Mil, og den tænkes anlagt med en Sporvidde af $\frac{3}{4}$ Meter med en Skinnvægt af 25 engelske Pund pr. Yard. Anlægs-kapitalen vil dreje sig om 175,000 Kr. pr. Mil, Ekspropriationerne ere beregnede til 26,000 Kr. pr. Mil, Jordarbejdet andrager c. 126,000 Kr., Broer og Korledninger c. 90,000 og Overbygningen vil blive 46,000 Kr. pr. Mil, og da Hovedsporet er $5\frac{1}{10}$ og Sideporene c. $\frac{1}{2}$ Mil, vil det udgøre i alt 383,000 Kr. Stationsbygningerne og Stationer ere beregnede til 110,000, Telefonanlæg o. s. v. til 12,000 og øvrige Anlæg til 30,000 Kr. Naar dertil kommer, at Driftsmateriellet bliver anslaaet til 131,000 og Forarbejder og Administration til 46,000, saa komme vi op til i alt 977,000 Kr. Som jeg forslaede, var det mange Aar siden, man begyndte at tænke paa at faa en