

føreren øiensynligt foretrukne jydsk Ostbane nogenstunde vil kunne komme istand ved private Entreprenører. Jeg veed nok, at det er blevet sagt idag af et af Kjøbenhavns Morgenblade, at der var Entreprenører nok, som vilde overtage denne Linie; men Factum er, at der hidtil kun er en eneste Entreprenør, som har villet paatage sig at anlægge en Jernbane i Sjælland, og det en Mand, som har en stor personlig Interesse af at faae en jydsk Jernbane anlagt, fordi han en Gang er interesseret i den bestaaende flessvigsk Bane, og har forpagtet den, og denne Mand har erklæret, at han ikke vil indlade sig paa en jydsk Ostbane. Men, hvorledes kan man da forklare sig, at saamange af vore techniske Autoriteter holde fast paa denne Bane? Vi see jo i den Bog, som den høitærede Minister har ladet trykke med alle Forhandlingerne om Jernbanen, at de techniske Autoriteter allerede fra første Hærd af ere saa godt som enige om, at Ostbanen er at foretrække. Der er af den ærede Minister og Ordføreren meget bestemt sagt, at der er Ingen, der tænker paa en Statsbane; men, mine Herrer! det er ikke Tilfældet. Der tænkes paa en Statsbane. Bevise det for holder jeg i min Haand. Hvis De ville see efter Pag. 29 i den omdeelte Bog i Betænkningen fra Underhandleren, Etatsraad Ehlers, ville De see, at deraf fremgaaer, om end ikke i udtrykkelige Ord, saa dog meget tydeligt, at Etatsraad Ehlers er meest tilbøjelig til at tilraade en Bane for Statens egen Regning. Han bemærker saaledes: „At hvis Regjeringen ikke skulde bestemme sig til at lade den omhandlede Jernbane bygge for Statens Regning, men derimod fastholde Tanken om at see den udført ved en Overenskomst o. s. v.“ Af disse Ord er det temmelig klart, at han foretrækker en Bane for Statskassens Regning. Men endnu langt bestemtere udtrykker sig den techniske Autoritet, Regjeringen har hørt, nemlig Major Dreier af Ingenieurcorpset, paa Side 100 af den omdeelte Bog. Han siger: „Jeg har fra første Dieblit af, der blev Tale om, at Fremmede skulde med en betydelig Grad af Uafhængighed af Statsmagten anlægge og exploitere Jernbaner her i Landet, næret en stærk Tvivl om, at dette kunde være i Landets

sande Interesse, og jeg er, efter Alt, hvad der siden med Hensyn hertil er passeret, kun blevet endnu mere bestyrket i denne Tvivl“. Nu vil jeg dog spørge, om Noget kan tvivle om, at denne Mand vil, at man skal indlade sig med en fremmed Entreprenør, eller om han derimod vil, at man skal anlægge en Statsbane? Jeg skal slet ikke indlade mig paa en Undersøgelse af det Spørgsmaal, om og hvorvidt en Statsbane kunde frembyde enkelte Fordele fremfor en privat Bane, kun troer jeg, man maa være aldeles enig om to Ting, og det er, at den bliver meget dyrere at bygge og meget dyrere at bestyre.

Naar man nu har Valget mellem de to Indstillinger, som foreligge fra det ærede Udvalgs Medlemmer, saa er der sagt om det første under Nr. 10, at derved tvinger man Regjeringen til at indlade sig med Sir Morton Peto; men det troer jeg ikke (Escher-ning: Nei, naturligvis!). Jeg troer, at dersom der ikke fra Petos Side gøres et saadant Tilbud om Jernbanens Anlæg, som Regjeringen erklærer, den finder billigt og antageligt, saa er det taabeligt og hensigtsløst af ham at indlade sig paa en Nivellering af den af ham foreslaaede Bane. Jeg troer fremdeles, at dersom det er Regjeringens sande Hensigt og Mening — og det er jo utvilsomt i et Foredrag af Indenrigsministeren — at gaae den østlige Vej, saa vilde det være den skammeligste Uret mod Sir Morton Peto, at lade lade ham nivellere og faste sine Penge bort til en Linie, som man ikke vil bruge. Jeg troer altsaa, at ved at vedtage dette Endringsforslag, saa tvinger man Regjeringen kun til een Ting, og det er, at lade være at nivellere Ostbanen, indtil der foreligger et antageligt Forslag til at bygge den (Escher-ning: Ja, det er rigtigt!). Hvis man vedtager det andet Endringsforslag, efter de Fortolkninger og Forklaringer, der ere givne af Ordføreren og Ministeren, saa faae vi kun Ostbanen nivelleret, og naar Nivelleringen af Ostbanen engang foreligger, saa bliver dette brugt som et Argument, hvorfor denne Bane skal foretrækkes. Vi tvinges derved ind paa Conseqventsernes Skraaplan, og naar vi først