

bliver da kun, hvor man vil lade Sidebanen gaae ud fra Hovedbanen, [og foreslaaes, hvor Gudenaanen optager Lilleaaen. Herfra kan Sidebanen til Viborg følge videre op ad Gudenaasdaalen. Det er den lige Vej til Viborg, og det er en Vej, som ingenlunde er vanskelig for Jernbaneanlæg. Jeg skal derfor slutte med den Udtalelse, at jeg maa ansee det for mindre heldigt, at Loven sætter en fast Bestemmelse angaaende Berøringspunkterne Randers og Sønder-Omsild, idet denne Bestemmelse fordyrer Anlægget og forlænger Veien til Viborg, uden efter min Mening at skaffe det Land, hvorigjennem Banen gaaer, synderlig Nytte.

Tscherning: Jeg troer, at jeg i Et og Alt kan slutte mig til, hvad den ærede sidste Taler har sagt. Jeg skal imidlertid gaae et Skridt videre, for at holde Tanken mere fast. Det ærede Medlem, som talte først, begyndte med at erindre Thinget om, hvad der foregik ifjor, og han sagde, at der fremkom et Forslag fra et Medlem, som ikke kom til Forhandling, men som han heller ikke troede vilde finde Anklang, og derpaa omtalte han, at Regjeringen derefter bragte et Forslag ind, ikke om en Jernbane, men om kostbare Undersøgelser, hvis Resultat nu ligger for og er slet ikke Andet end det, vi vidste iforveien, nemlig, at en Bane, som kantede Østersøen, var meget kostbar og meget lidet nyttig for Jylland; at saae dette bekræftet, har kostet os nogle og 70,000 Rd. Hvad der ogsaa forelaa, og hvad der spævede over den hele Forhandling ifjor, maae vi ikke glemme, nemlig, at det efter den høieste Grad af Sandsynlighed havde staaet i Regjeringens Magt, for et forholdsvis meget ringe Tilfud fra Statskassens

Side, at have en Jernbane paalangs igjennem Jylland med en sikret Exploitation for 50 pCt. af Udbyttet i 14 Aar. Det har der foreligget, og det er paa ingen Maade godtgjort, at det ikke kunde have været holdt fast; men i ethvert Tilfælde ligger det endnu saameget for, at vi vist ikke bør gaae ind paa at indrømme 8 Millioner for at bygge en Jernbanevej, om hvilken vi kun vide, at den bliver til, fordi vi ikke vide, hvad vi ellers skulle gjøre, og vi dog skulle gjøre Noget i Jernbaner. Man skulde mindst troe, at, naar Spørgsmaalet om en Jernbane i Jylland kom frem og til Afgjørelse, at det saa skulde være en nordlig Tvarbane; man skulde troe, at, naar Spørgsmaalet var om en Jernbane i Jylland, laa det ganske simpelt for, at mod Øst har Jylland Havne i Overflodighed, men mod Vest har det neppe een, i ethvert Tilfælde kun een Havn, at Jylland i det Hele taget mod Vest savner Havne, og at en Jernbane i Jylland træder istedetfor en lang Fjord, som skaffer Anledning til Havne paa de Steder, hvor man ønsker, de skulle være, og det er denne almindelige Betragtning, som har hængt fast ved alle Jernbaneanlæg i Jylland, med Undtagelse af et, der kantede Østersøen, og som jeg kalder eensidige Projecter, Projecter, der nu skulle finde deres Afslutning i en Tvarbane, som kun faaer sin Betydning ved at forbinde den vestlige Deel af Limfjorden, atter et Havnedistrict, med den østlige Deel, som ligeledes er et Havnedistrict, medens den lader alt det, som hidtil ikke er berørt af Søfart og Havneafsløb, ligge urørt og udenfor Betragtningen. Det skulde man mindst vente paa en Tid, hvor vi skaffe Midler til at bringe en god eller taalelig Søforbindelse tilveje mellem det vestlige og østlige Limfjordsbasin.