

kan ikke sammenligne Forholdene her tillands med de større europæiske Forhold, men man kan ikke nægte, at man paa et givet Areal af lige Størrelse i Jylland ikke vil støde paa tre Byer, der ere beliggende i en saa kort Afstand fra hinanden som Viborg, Aarhus og Randers. Efter hvad der er oplyst om Jernbanernes Rentabilitet, er det netop den saakaldte lille Trafik, den, som gaaer imellem Landdistricterne og Kjøbstæderne, der giver det bedste Renteudbytte for en Jernbane. Findes der nu paa et bestemt Areal en Befolkning, der allerede er i en heldig Udvikling, baade i Kjøbstæderne og paa Landet, saa hører en Bane igjennem en saadan Egn netop hen til dem, den ærede Rigsdagsmand for Holbek (Tscherning) regnede til de for den indre Forbindelse nyttige Baner. Det bliver den naturligvis ikke alene ved disse tre Byer, men i den yderligere Udstrækning, som Mindretallets Forslag gaaer ud paa, derved, at den føres hen imod Venøbugten — Salling, Thy og Mors, indesluttes $\frac{1}{3}$ af den hele jydse Befolkning. Altsaa denne Bane har vistnok Charakteren af en for den indre Forbindelse nyttig Bane. Altsaa maa vi komme til at uddrage den Slutning, at den ærede Rigsdagsmand maa være rede til at gjøre Offre derfor. (Tscherning: Nei, jeg slutter ikke saa slet; min Logik er bedre end som saa!). Ja, jeg har endnu en anden Grund til at tro dette. Jeg har nemlig oftere havt Leilighed til at høre, at en af hans Hovedbetragtninger af Jernbanerne er den, at de ere en af vor Tids Opfindelser, som gjøre det muligt at føre Handelen ad andre Veie end den, der hidtil er ansat for den vigtigste, nemlig Havet. Han har derfor en Fortjærlighed for, at Banerne skulle berøre Steder inde i Landet. Derfor vilde han helst

standse ved Holsleb, som er en Landstad; rigtignok tog han Aarhus med, som har den bedste Havn paa Østkysten. Men Randers er en Deel af Aaret ogsaa en Landstad; den er nemlig beliggende ved en meget lang Fjord, som meget tidligt lægges til — iaar var f. Ex. Farten fra Randers tilføes standset allerede den 14de November, og vil altsaa vedblivende af samme Grund være bunden i længere Tid end de Byer, der ligge mere umiddelbart op til det aabne Hav. Denne Omstændighed kunde maaskee bidrage til, at den ærede Rigsdagsmand og de, der tænke som ham, kunne forsones sig med den Tanke, at Banen gik over Randers.

Søvrigt skal jeg ikke videre udtale mig i denne Retning, da jeg troer, at Sagen har faaet sin fuldstændige Belysning saavel igjennem den ærede Ordførers som igjennem den ærede Ministers Foredrag. Jeg skal kun bemærke, at jeg for mit Vedkommende Intet vil have imod, naar det ikke er forbundet med formelle Banstikligheder, at stemme for det 6te Underændringsforslag, der er stillet af et æret Medlem af Udvalget. Jeg troer nemlig ikke, at der deri ligger noget Præjudicerende for en Længdebane.

Det er ellers forunderligt nok, hvor forskellige Opfattelser der her fremtræde af denne Sag. Nogle sætte sig imod, at Sagen begyndes paa denne Maade, fordi det indeholder en Præjudice af, hvad der skal ske i Fremtiden, medens Andre sige, at de ikke kunne gaae ind paa dette Brudstykke af en Bane — som de udtrykke sig — fordi de ville have en heel Plan; dette synes dog at være to hinanden aldeles modsigende Opfattelser, af hvilke den ene neutraliserer den anden.