

maal, at vi albrig ere gaaede ud fra, at Staten skulde garantere den fulde Rente af hele Anlægscapitalen; der har været Spørgsmaal om $\frac{1}{3}$ Deel, $\frac{1}{2}$ Deel o. s. v., og det er jo endnu slet ikke beviist, at denne Bane ikke kan komme istand ved Hjælp af et saadant mindre pecuniært Offer. Man forlanger det fulde Beløb til en Tværbane; vi mene, at en Længdebane kan komme istand for et mindre Beløb, og jeg er overbevist om, at man, naar man virkelig for Alvor tager fat paa Eagen, vil kunne faae den istand omtrent for det Beløb, vi tilbyde. Dernæst siger man, at vi ikke behøvede at stille dette Vædringsforslag, da man har Loven af 31te Juli 1853, men man maa vel lægge Mærke til, at der er en ikke væsentlig Forskjel paa disse to Forslag. Medens Loven af 1853 nemlig indskrænker Statens Tilskud til 640 Lst. pr. dauff Mill, inclusive den kostbare Bro over Liimfjorden, saa foreslaae vi, at Staten skal kunne forpligtes til 400,000 Rd., og endelig, dersom vi nu tage hele Længden til 65 Mill, saa vil man efter vort Forslag faae 6150 Rd. pr. Mill, uden Broen over Liimfjorden, men efter Lovens Forslag bliver det 5,600 Rd. pr. Mill, inclusive Broen over Liimfjorden. Lovens Forslag bliver altsaa 364,000 Rd., inclusive det, Broen vil koste, efter vort Forslag bliver det 400,000 Rd. foruden Tilskuddet til Broen; det er altsaa kun en Udvidelse, som vi paa Grund af de noget forandrede Løber have anseet passende. Jeg vil ikke gaae ind paa disse gamle Spørgsmaal om de Tilbud, der have været eller ikke været, det fører til Intet, thi de foreligge ikke mere, og hvorfor skulde man ærgre sig over, hvad der mulig kan have været forsømt, hvad der ganske vist først har været forsømt og senere muligen, og jeg troer i Virkeligheden, er forsømt, det nytter Intet. Dersom det ærede Thing skulde gaae ind paa vort Vædringsforslag, saa forsøger man alvorlig paa at faae det, som Sjællands hele Opkomst og Velfærd trænger til, nemlig en Længdebane, førend man gaaer ind paa denne Tværbane, der efter det Forslag, som foreligger, er tvivlsom i Henseende til Nytten og kostbar af Udførelse. Hvad skal egentlig en Tværbane udrette? Det er mig virkelig ikke fuldkommen klart,

trods Alt, hvad jeg har hørt anført. Den skulde gaae fra Rattegattet til Nordboen, men hvad vil man befordre derpaa? Skal det være Menneker, bliver det vistnok et meget ubetydeligt Quantum, thi alle de Byer, som her medtages, have tilsammen kun en Folkesmængde, som f. Ex. en By af tredje Rang i Belgien. Landets Befolkning er fra 2,500 og ned til under 1,000 pr. □ Mill, og der er altsaa ikke noget stort Antal af Personer at befordre fra Landet. Det maa altsaa være Jordens Producter man vil befordre derpaa, thi jeg har ikke hørt Tale om Fabrikker, der kunde afgive noget Stort til en saadan Jernbane; men disse Producter gaaer jo dog, hvor der er Vand, directe til søes. Der er vel Ingen, der vil falde paa at føre Korn fra Aarhus til Struer og skibe ud deraf, skjøndt jeg vil tilstaae, at det vilde være rimeligere, end at føre Korn fra Struer til Aarhus for at udfikbes. Der er ganske vist et Quantum Dvæg, som kan blive at føre ned til Aarhus; men saalænge man kan seile med en Dampbaad fra Struer gennem Agger Kanal til England med sit Dvæg, saa vilde jeg dog finde det beklageligt, om man vilde falde paa at transportere Dvæg paa en Jernbane ned til Aarhus. Den hele Handelsvei for Sjælland gaaer vesterpaa og ikke østerpaa, men Dshavnene benytte naturligtvis Vandet, for paa den billigst mulige Maade at komme vesterefter, og Besteregnene benytte ogsaa Vandet, forsaavidt det er tilgængeligt. Der kan vel altid blive nogen Trafik for en saadan Jernbane, men jeg har meget stor Tvivl om, at der vil blive saamegen, at den vil bringe Jernbanens Udgift til at bæres, og jeg anseer derfor Rentegarantien for fuldkommen tabt i en Række af Aar. Lad os dog erindre, hvad det vil sige at føre en Tønde Korn tyve Mill. Den billigste Betaling maa vel blive en 3 a 4 Mark, men det er i de fleste Tilfælde en Extrabetaling, som disse Varer ikke taale. Jeg har imidlertid ikke villet modsætte mig, at en saadan Bane kom istand, men jeg har egentligt kun givet mit Bifald til at yde et Offer af Statens Midler dertil i det Haab, at det skulde føre til en Længdebane. Imidlertid indrømmer jeg, at naar vi gaae til en