

har søgt at gjøre mig bekendt med Jernbaneforholdene i Nabostaterne, og jeg har tænkt mig Planen til at udføre et Jernbanenet gennem Danmark, saaledes at det kunde tilfredsstille de billige Fordringer hos den største Deel af Befolkningen. Det er imidlertid en ikke let Sag at udfaste en Jernbaneplan, som kan tilfredsstille den største Deel af Befolkningen; thi enhver Egn ønsker Jernbanen hos sig, og de Egne, hvilke den ikke kommer til at berøre, idetmindste i en nær Afstand, blive derved tilbagesatte ligesaameget som den Egn, der nyder Jernbanens Velgjerninger, gaaer fremad. Det maa derfor vistnok alene være Regjeringen, der fra sit ophoiede upartiske Standpunkt bestemmer Jernbanens Plads; det maa ikke overlades Tilfældigheden eller en Entrepreneur, som kun lægger en Bane paa de Steder, hvor Fordelen for ham er størst, og som ikke tager og ikke kan tage Hensyn til Provindsens eller hver enkelt Egns Fordeel. Den Jernbane, som jeg havde tænkt mig, meente jeg maatte være en Cassellængdebane, da Jylland er for bredt til at kunne nære sig med een Længdebane. Jeg havde tænkt mig en Bane i Slesvig, fra Flensborg eller maaskee bedre fra Husum, op imod Vestsiden til det vestlige Liimfjordsbækken, en Østbane fra Flensborg til op imod Randers, en Tverbane fra det vestlige Liimfjordsbækken til Randers, og paa denne Tverbane en Bane imod Nord over Liimfjorden mod Hjørring og Frederikshavn.

Imidlertid maatte jeg anerkjende, at en saadan Bane vilde kræve meget store Omkostninger, og, da det formodentlig vilde blive den østlige Bane, som først kom til Udførelse, vilde det være længe, inden jeg saae den Egn, som jeg her nærmest repræsenterer, faae Nytte af en saadan Bane, ja, jeg kunde vel ikke tænke paa, at jeg i min Levetid skulde see nogen Nytte af samme. Strid og Kamp om Stedet, hvor Banen skulde ligge, var jo allerede aaben; det er naturligt, at der maa strides om en saa betydelig og vigtig Gjenstand som en Jernbane; En vilde have den i en, en Anden i en anden Retning, de locale Interesser gjorde alle deres Hensyn gjældende. Under disse Forhold var det, at Regjeringen fremkom med sit Forslag om en Øst- og Vestbane, en

Tverbane fra en Bukt ved Liimfjorden til Aarhus; det var at kalde en Hjertebane, en Bane i Hjertet af Jylland. Naar en saadan Bane først blev fuldført, saa havde jeg den Overbeviisning, at Længdebanen af sig selv vilde komme. Saadan en Øst- og Vestbane var heller ikke nogen ny Tanke; da man for flere Aar siden begyndte at tale om Jernbaner, var det den første Tanke, hvilken da blev udtalt gennem Justitsraad Poulsens og Klees Skrifter om Jernbaneanlæg, først en Øst- og Vestbane; en Bane fra Koeskilde til Korsør, som nu er anlagt, en Bane fra Aarhus til den vestlige Deel af Liimfjorden, en Bane fra Snoghøj til Hjerting — det var det første Stadium af den foreslaaede Bane, det andet var Øst- og Vestbanen, og det tredje var Forbindelsesbanerne. Jeg antager, at der neppe kan træffes noget fordeelagtigere Hoved for en Jernbane end det vestlige Liimfjordsbækken. Omkring dette boer  $\frac{1}{3}$  af Jyllands Befolkning i frugtbare og meget frugtbare Egne; 5 Mile derfra er Aggercanalen, hvorigennem der gaaer en stor Fart mod Vest; der er i de sidste Aar gaaet ud og ind mellem 1600 og 1700 Skibe, og en regelmæssig Dampskibsforbindelse vil i dette Foraar af et engelsk Compagnie blive aabnet paa den vestlige Liimfjord, idet et Skib skal gaae til Christianssand i Norge — thi der er kun 14 Mile fra Christianssand til den nordvestlige Deel af Jylland — og et andet til England. Der vil altsaa blive en stor Conflux paa dette Sted. Thy, Mors, Salling og Lemvig-Eggen, det Halve af Ringkjøbing Amt have mange og gode Producter og behoes af et drifligt og handelslystent, livligt Folkeslag. De Varer, som ikke ville gaae fra Vest mod Øst, ville komme til at gaae fra Øst mod Vest; thi denne Forbindelse vilde give en kort og god Communication bestud til England; Englænderne gaae meget hellere ind i Liimfjorden end udenomkring Stagen formedelst den med denne Seilads forbundne Farlighed, og Assurancen er gjerne kun  $\frac{2}{3}$  igennem Aggercanalen imod hvad den er den anden Vej. Personfragten er jo dog gjerne det, der i Særdeleshed holder Jernbanen paa Mellemstationerne oppe. Tredie Klasse pleier andre