

trængt paa at faae en Plan; det er vistnok en vigtig Sag, som foreligger i den Lov, som man vil have forkastet, men vigtigere er det dog, at vi komme ind paa en fuldstændig Plan i denne Henseende. Man har vel sagt, at der ikke findes saadan Plan i England, og det er ganske rigtigt, men jeg vil dog bede Thinget at betænke, hvilkken Masse Penge der netop er kastet bort i den Henseende i dette Land. England har udgivet imellem 2 à 300 Millioner Pund Sterling til Jernbaner, og man kan nok uden Overdrivelse antage, at en Fjerdedeel af disse Penge deels ere ødslede bort til Svindleri og deels ere gaaede tabte paa Grund af urigtige Principer, som ere anvendte ved Jernbanerne; men en anden og ikke mindre Deel er ligefrem bortkastet paa Grund af, at man ikke har havt nogen fast Plan for det hele Jernbanesystem. Den ene Jernbane er traadt i Concurrence med den anden, og atter Andre have søgt at undgaae Concurrence ved at bygge Sidebaner, og paa denne Maade er der bortødslet en stor Masse Penge. I alle de Lande, hvor man derimod er kommen til Klarhed i disse Forhold, i alle de Lande, hvor man ikke ønsker at bortkaste Millioner, er man bleven enig om en bestemt og fast Plan for hele Jernbanevæsenet. Netop fordi jeg troer og mener, at den omhandlede Jernbane danner en integrerende Deel af en bestemt Plan, maa jeg holde paa den, idet jeg er kommen til Overbeviisning om denne Plans Rigtighed. Belgien var den første Stat, som indførte en saadan bestemt Plan for sit Jernbanesystem. Man har gjort det Samme i Holland, i Frankrig, i Tydskland og i flere europæiske Stater; vi behøve ikke at gaae videre end til vort Naboland Sverrig, hvor man har foreslaaet en storartet Plan for et fuldstændigt Jernbanesystem. Man har der paa tænkt ikke mindre end 5 store Stambaner, og da det maa skee kan interessere Thinget, da Sagen ligger os saa nær og staar i Forbindelse med hele vort Jernbanevæsen, saa skal jeg kortelig antyde, at den ene af disse Baner løber fra Malmø over Lund til den søndre Deel af Vetteren. Ved Jönköping deler den sig. En Green støder sammen med den anden Hovedbane, der kommer fra Gotheborg og løber imellem Benern og Vetteren til

Stockholm; den tredje Bane løber fra Jönköping imellem Vetteren og Ewen Sonnen og støder sammen i Stockholm med den Bane, der kommer fra Gotheborg; den fjerde Bane gaaer fra Stockholm over Upsala nordesten og forener sig med den Bane, der løber fra Falun til Gessle. Jeg fremhæver netop denne gjennem et forholdsvis usrugbart Ländstrøg løbende Bane, fordi man har sagt, at den i Jylland bestemte Bane hverken skulde være rentabel eller hensigtsmæssig. — Den 5te store svenske Bane gaaer ud vestfra Gotheborgbanen og møder ved Rigsgrændsen den nordste Jernbane. Naar vi nu opfaste det Spørgsmaal, om det er rigtigt her at gjennemføre en saadan Plan, saa vil det være Thinget erindre, at jeg idelig og idelig har trængt paa en Plan, og at jeg paa ingen Maade er nogen Modstander af et stort og udviklet Jernbanesystem; Grunden, hvorfor jeg her anfører dette, er netop for at bringe Thinget til den Overbeviisning, at jeg ikke, fordi jeg tager denne foreliggende Bane, som man urigtig kalder en Overbane istedetfor en Centralbane, i Forsvar, derfor skulde være saa inconseqvent at ville modarbejde det, som jeg i en Række af Aar har virket for; thi det vilde ligefrem være at slaae hele min Virksomhed i denne Henseende ihjel. Jeg skal blot med Hensyn hertil bemærke, at jeg allerede i 1849 udkastede en fuldstændig Plan til et dansk Jernbanesystem; jeg anfører dette kun igjen her, for at man kan see, at det netop er mig, der har arbejdet for den jydske Jernbanesag, og jeg haaber derfor, jeg gjentager det, at man ikke, idet jeg tager den foreliggende Bane i Forsvar som en Deel af et System, vil paa nogen Maade, som man har søgt at mistænkeliggjøre mig for, troe, at jeg vil forhindre Anlægget af en Længdebane i Jylland; men tværtimod troe, at jeg anseer den foreliggende Bane som det eneste praktiske Middel til at komme til noget Resultat i denne Retning. Jeg skal fremdeles bemærke, at netop denne Plan med Hensyn til den indenlandske Forbindelse senere blev optagen i et Skrift, som jeg udgav i Forbindelse med en anden Mand, som ogsaa interesserede sig for Jernbanevæsenet, og at dette Skrift blev oversat paa Engelsk. De engelske Actiionatrer, som senere gif ind paa Jernbane-