

anlæg her i Landet, forelagde dette Skrift til Vedømmelse, for den berømte engelske Ingenieur Stevenson, hvis Autoritet i Jernbanesager gjælder saa overordentlig meget. Jeg skal her ikke anføre, hvorledes han omtalte dette Skrift, men kun gjøre opmærksom paa to Resultater, som kom ud deraf. Det ene var, at Stevenson, efter at have læst det, tilraadede Beto at gjøre sit store Jernbaneforslag til et heelt jydsk System; det andet, at de Combinationer og de Principer, som jeg har gjort gjældende, efter den heftigste Kamp have viist sig at være de rigtige, at man ikke har formaaet at ryste dem, men at de succesfulde ere trængte frem. Jeg skal tillige tillade mig at fremhæve, at den Deel af Banen, som Ministeriet senere har optaget, og som er udvidet, netop dengang var indlemmet i hele dette System, og at en Forbindelse af hele Aarhus og Liimfjords-Vassinet er en ganske naturlig og sund Tanke, der har arbejdet sig frem efter en yderst heftig Kamp.

Naar man nu med Hensyn til det foreliggende Forslag spørger: Er da den Bane, som Regjeringen har antaget sig med saa stor Interesse, og som jeg troer, at alle Jyder bør være Regjeringen taknemmelige for — er denne Bane hensigtsmæssig, er det et rigtigt Udgangspunkt, er det Noget, vi kunne lægge til Grund for vor videre Udvikling, saa maa jeg hertil svare Ja. Seer man først hen til det Standpunkt, der i alle Sager bør være det vigtigste, nemlig Statens Standpunkt, saa møder os strax det Spørgsmaal: Er den nuværende jydsk Jernbane nogen consequent Udvikling af et stort Centralisationsystem? Her faae vi ubetinget det Svar: Ja! der kan ikke tænkes nogen jydsk Jernbane (Stærk Larm i Saalen) . . . Jeg beder Dem bemærke, jeg taler ikke her fra noget jydsk Standpunkt, jeg taler kun om, hvorledes denne Bane bør betragtes fra Statens Standpunkt. Naar vi altsaa først see hen til hvad Staten bør gjøre, saa bør den samle sine spredte Besiddelser. Intet Land i Europa er deelt saaledes som den danske Stat; i ingen Stat arbejder man saameget paa at decentralisere som i den danske. Vi have i vore politiske Forhold desværre Forsatninger nok,

vi bør ikke sprede vore Kræfter, men samle dem under Eet; vi bør fra Statens Standpunkt see, hvad der er det Første og Vigtigste i denne Sag. Naar vi nu betragte Landets naturlige Bellinghed, saa see vi, at Kjøbenhavn ligger paa Østkysten; vi have ved den Kjøbenhavnskorsørste Jernbane fort Kjøbenhavn en halv Snees Mill længere mod Vest, vi have ved denne Jernbane, i alt Fald hvis den var organiseret, som den burde være, gjort Korsør til Kjøbenhavns Forstad; men spørger man videre, hvad er den næste Consequens af dette Skridt, saa see vi, at det er en Fortsættelse af Jernbanen igjennem Jyen, og Anlægget af netop den her foreliggende Bane. Det er denne, der ligesom fremgaaer som en Consequens af det, der allerede er gjort, og som saadan er det fra Statens, fra Centralisationens Standpunkt den eneste rigtige jydsk Bane. Gaae vi nu over til det Spørgsmaal: Vil en saadan Bane være rentabel, saa skal jeg for Dieblirket ikke indlade mig paa dette Spørgsmaal, men kun gjøre opmærksom paa, at en Forlængelse af den korsørste Bane, ved en Dampskibsforbindelse til Aarhus, og derfra videre tværsover, jo ligesom er den længdelinie, som saa Mange holde saa meget af. Det er ganske vist, at det kan være tvivlsomt, hvorvidt disse Baner ville forrente sig; men det er paa den anden Side aldeles ikke tvivlsomt, at baade den syenske og netop denne jydsk Bane ville bidrage til Forrentningen af den korsørste Bane; thi enhver Pakke, enhver Person, vi gjennem dem føre over den korsørste Bane, bidrager til dennes Forrentning. Spørger man nu fra et upartisk Standpunkt: Er det den Deel af Jylland, der fortrinnsvis bør gives en Jernbane, saa bliver Svaret accurat det samme. Dersom vi uden at sætte os paa noget som helst particulært jydsk Standpunkt spørge: Hvilke Dele af Jylland trænge haardest til en god Forbindelse, saa bliver det unægtelig de rige og frugtbare Egne, som ligge rundt omkring det vestlige Liimfjords-Vassin, Mors, Thy og Egnen omkring Holsleb og Lemvig; disse have vel i den senere Tid erholdt en Dampskibsforbindelse, men man veed meget godt, at denne Dampskibsforbindelse er forholdsvist