

byrning, ikke har Jernbaner behov, saa er det altsaa latterligt at tale om en Jernbane mellem de jydskke Kjøbstæder. Dernæst vil jeg spørge: er det nu en saa splinterny, af Udvalget opfundet Bei, som man foreslaaer at gaae? Man skulde næsten troe, at de ærede Herrer, der have talt imod § 1, havde glemt Alt, hvad der var passeret under disse evige, langvarige Forhandlinger om de jydskke Jernbaneanlæg. Stænderne have jo i 1846 begyndt denne Sag ved hos Hans Majestæt Kongen at andrage paa, at det maatte blive undersøgt, hvorledes man kunde faae bygget Jernbaner i Jylland. Disse Andragender bleve sendte til den daværende Jernbanecommission, og den afgav sin Betænkning, men derpaa blev Sagens videre Drøftelse afbrudt ved Begivenhederne i 1848. Denne Betænkning gaaer ud paa, at man skal bygge ad Jyllands Høideryg, med Sidebaner til de vigtigste Kjøbstæder. Dette er den første Grund, jeg vil tillade mig at anføre, og jeg vil haabe, at den idetmindste i Regjeringens Dine vil have nogen Vægt. Dernæst have vi det saakaldte, eller det virkelige Tilbud af Sir Morton Peto af 9de December 1852; jeg vil bede Enhver gennemlæse, hvad der er forhandlet i Anledning af dette Tilbud, og man vil indrømme mig, at det er utvivlsomt, at der var Tale om en Bane langs Jyllands Høideryg, nærved den østlige frugtbare Deel af Landet, med Sidebaner til Bjerne. Dette er Nr. 2, men vi have endnu mere, thi under Forhandlingerne i 1855 om den jydskke Jernbane er det udtrykkelig fremhævet og afgjort, at det var den Bei, man vilde gaae, og den blev ogsaa dengang bifaldet af Regjeringen, men senere forladt. Jeg har her en Indberetning fra Statsraad Ehlers af 22de August 1855; derefter skulde Retningen af Banen være fra Flensborg mod Vest op ad Vallum, fra den slesvigskke Grændse langs den østre Skraaning af Jyllands Høideryg, saa nær Østhyften som muligt, uden at gaae ned i eller gennemskære dennes mange Dale — med Sidebaner til Horsens og Aarhus —, nærved Silkeborg til Aalborg, Viborg og Frederikshavn. Det var den Bei, Entreprenøren vilde gaae, og har man mindste Tvivl derom, saa finder man i Forhandlingerne

om Nivelleringen af jydskke Jernbanelinier et Beviis derpaa. Der er et Brev fra Indenrigsministeriet af 23de Januar 1856, betræffende denne Sag, hvilket Brev er et Svar paa et Brev fra Statsraad Westenholtz, der ledsagede sit Brev med en Beretning fra den Ingenieur, som Sir M. Peto havde sendt herover, Mr. Mac Neon, og i denne Beretning erklærer Mac Neon, at den Linie, som er paapeget af Regjeringen, vil han slet ikke undersøge. Det var Østhytlinien, som de Herrer sværme for, men som Ingeniøren erklærer for i den Grad upraktisk, og finansiel og kommerciel urimelig, at han slet ikke vil undersøge den; han kjendte den saa vel, at han vidste, at en nærmere Undersøgelse vilde føre til fuldkommen upraktiske Resultater, han siger udtrykkelig, at han ikke engang vil nivellere den. Hermed endte alle disse Forhandlinger, og jeg tør nu paastaae, at Udvalget ikke har fundet paa noget Nyt, men i god Tradition af den hele Sag er bleven ved det Forslag, som oprindelig er stillet af den Mand, der vilde bygge Banen for sin egen Regning og drive den for sin egen Regning uden een Skillings Hjælp fra Statens Side; han vilde gaae den Bei, der er foreslaaet af Fleertallet i Udvalget, og som jeg haaber vil blive fulgt af Fleertallet i Thinget. Vi ere imidlertid ikke paastaaelige paa 1 Mill eller 2, vi have ikke nævnt alle Punkterne og sagt: der skulle 3 gaae. Dersom Regjeringen ikke havde begyndt med igennem den høitærede Indenrigsminister at udtale de haarde Ord, at vort Forslag ikke engang var tjenligt til Basis for Underhandlinger, saa vilde vi jo rimeligviis have været istand til at faae en fornuftig Overeenskomst tilveiebragt, naturligtviis paa Basis af dette Forslag. Men hvad er der nu endvidere, som taler saameget mod § 1? Det er Tverbanen, som man ikke vil opgibe, deri ligger jo i Grunden Aarsagen til den væsentligste Uenighed imellem saavel den forrige Regjering og os, som fremdeles mellem den nuværende Regjering og os. Er der da saa overordentlig stor Anledning for Folkethinget til med Kjærlighed at see paa denne Tverbane, at man ikke skulde lade den døe en naturlig Død, naar begge de to Parter, der have skaffet den til Verden, ere enige derom? 3. Marts 1856 for-