

ning), have havt for Die, og hvad jeg til enhver Tid vil sige og staae ved, det er, at det i Sylland ikke er Bærettransporten, men Persontransporten, der skal betale Banen. Persontransporten maae vi søge i de meest populære Egne; det kan ikke nytte, at vi gaae til de mindre populære Egne, men vi maae gaae til Centralpunktet for Populationen for at finde Persontransporten, og det kan ikke nytte at føre denne Persontransport ad Omveie. Den ærede Rigsdagsmand har vel ubtalt: Veien paa Jernbanen gjør for mig Intet, det er Tiden, hvor paa det kommer an; men Veien og Tiden følges dog ad. En længere Bei medfører en højere Betaling, thi jeg kan ikke høre en længere Bei for samme Betaling som en kortere, og vort ogsaa Hurtigheden er stor paa Jernbanerne, saa udfordres der dog til en længere Bei under alle Omstændigheder en længere Tid, om ikke en stort længere saa dog altid nogen; ved at føre Banen gennem Syllands Midte vilde Hensynet til Tiden faae en overveiende Indflydelse. Skaar blev en Allusion til, at tydske Indflydelse skulde have gjort sig gjældende med Hensyn til den af Fleertallet foreslaaede Rængdebane, meget heftigt tilbageviist; jeg er fuldkommen overbevist om, at ingen saadan Indflydelse har gjort sig gjældende, at der ikke har været Tanke om noget Saa dånt, men hvis Hamborgerne i Tydslands Interesse vilde anlægge en Jernbane i Sylland for deres egne Penge, kunde de ikke vælge nogen hensigtsmæssigere Linie end den af Fleertallet foreslaaede. Det er anseet for „Kjøbenhavneri“, at vi ville føre Banen langs ad Østlysten, at vi ville sikke os en directe Forbindelse med de tydske Byer, uden først at behøve at gjøre en Omvei med til den slesvigiske Grændse og derfra op til Overgangen over Lillebelt. Ja, dersom det er „Kjøbenhavneri“, at vi ville samle de Landsdele, der høre sammen, saa er det Mødsatte „Tydskeri“. Det er endvidere bebrejdet os,

at vi ville føre Banen til Fredericia, hvilket skulde forbyde den meget. Jeg skal gjerne som Skifteknifer lade det Spørgsmaal ubesvaret, om Communicationen med Fredericia kan opretholdes paa anden Maade, men det at fastholde Fredericia som berørt af Jernbanen, det var Mindretallets Mening, længe før det modtog nogen Tilfjendegivelse fra Rigsbestyrelsen; det var ogsaa bekjendt for Udvalgets Fleertals Medlemmer, at vi vare fundede at fastholde Fredericia. Jeg troer, at man efter de Erfaringer, man har for sig fra den seneste Tid, ikke kan forlade dette Punkt; det er jo ikke længere siden end i 1848 og 49, at vi saae, hvilket høist vigtigt Punkt det var for os. Jeg er ingen Strategiker, og jeg skal ingenlunde sige, om vi ikke kunde finde bedre Punkter, men jeg tør sige, at det dengang ikke alene var Monarchiet, men fornemmelig Kongeriget, der virkelig støttede sig til Fredericia. Dengang da en Deel af Monarchiet var i Oprør, var dette Punkt i Kongerigets Interesse, og vi kunne ikke i den Grad stille Kongerigets Interesser fra Monarchiets, at vi kunne sige: Lad Monarchiet lægge en Jernbane, hvor den passer i dets Interesse, vi lægge den kun for Handelen. Naar vi ville anlægge en ny Jernbane, saa maae vi dog tage alle de Hensyn derved, der fornuftigviis bør tages, forsaavidt det ikke overstiger vore Kræfter at tage disse Hensyn. Det er Hovedgrunden, hvorfor vi have berørt Fredericia, og jeg vilde meget nødig se dette Punkt forladt. — Hvad angaaer Billigheden af Banen, saa har Fleertallet til Forsvar for den af dem foreslaaede anført, at den skulde være langt billigere end den af os foreslaaede, idet den kun skulde koste 270,000 Rd. pr. Mill. Nu har rigtignok den ærede Rigsdagsmand for Holbet Amts 2den Valgkreds (Tscherning) indbrømmet, at det var en meget løs Calculé, og at han ikke vidste, hvorvidt den kunde bygges for denne Sum.