

Side var det et uheldigt valgt Tidspunkt til at gjøre denne Meddelelse, med mindre han ligefrem siger, at han i Forbindelse dermed fraraader os at gaae eet Skridt videre paa den Bane, han selv fra Begyndelsen af har betegnet som den rette, idet Dieblilket viser sig ugunstigt for Negotiationer af den Art; dette vilde da ikke have undladt at httre sin Indskyldelse paa os Alle. — Jeg har saaledes søgt at henlede Opmærksomheden paa, hvordan denne Sag i dette Dieblil i en væsentlig Grad foreligger. Vi have en Tverbane, som efter min Overhøyning er et Misgreb, og som Regjeringen maa have vidst, at Mange meente var et Misgreb; jeg taler ikke her om Stemninger, men om Afstemninger, førend denne Contract blev sluttet, $\frac{1}{2}$ Aar, førend nogen moralisk Indskyldelse kunde gjøre sig gjældende, og et heelt Aar, førend den sidste juridiske Afgjørelse fandt Sted. Der har her været indbragt et Forslag for at kalde denne Lov tilbage, og det blev antaget i dette Thing med 60 Stemmer, men man kunde ikke komme til endelig Behandling med Sagen, fordi den kom saaeent frem i Sessionen. Dette Bærfel har altsaa Ministeren faaet, men tiltrods derfor er han dog indgaaet paa en saadan juridisk Forpligtelse; naagtet Rigsdagen mødte den 3die October, har han den forudgaaende 21de September underskrevet denne Contract. Saaledes staaer Sagen. Regjeringen har paa den eneste Maade, hvorpaa man — ikke ved Stemninger, men ved en Afstemning — kan give den Raad i Sager af den Natur, været saa fuldstændig advaret, som den blot kunde være; men den har haardnakket hængt ved og forfulgt en Idee, om hvilken den vidste i det Dieblil, den fik Indrømmelsen, at den fandt alvorlig Modstand og kun fik Understøttelse til at blive til Lov, i det Haab, at det skulde være en Begyndelse til at faae en Jernbane i Sjælland. Det var det, der fristede saa Mange ligesom ogsaa den ærede Rigsdagsmand (A. Hage), der jo har sagt os, at han nu fortryder sin Syn fra den Tid af. — Jeg skal nu lade det ligge for at komme hen til, hvorledes Udvalgets Fleertal, eller dog en Deel af Udvalget, har kunnet følge den ærede Rigsdagsmand for Aarhus Amts 1ste Valgfreds (Winther). Jeg skal da

først komme til de Paragrapher, der ere nævnte af den ærede Ordfører, og siden komme videre. Her er saa hyppigt henviist til Autoriteter; jeg har gjort mig den Umage at forsvare mit Standpunkt i denne Sag selvstændigt; men imod mine Modstandere vil jeg meget gjerne bruge Autoriteter; de give Autoriteter, jeg møder dem med Autoriteter. Et af de væsentligste Spørgsmaal, som ligger for, er det: Er det rigtigt at føre Banen i Sjælland paa langs fra Kjøbstad til Kjøbstad, eller er det rigtigere at føre den noget vestligere forbi Kjøbstæderne? Jeg har her for mig et Skrift, som er udkommet i Aaret 1850, udgivet af to væsentlig vigtige Mænd i Jernbanesager, af hvilke den ene er Bleven os en kostbar Mand i Jernbanesager, og den anden udøver en stor Indskyldelse og maaskee endogsaa i det andet Thing en endnu større. Disse skrive om dette Spørgsmaal: — den ærede Formand tillader mig maaskee at oplæse denne Bemærkning — Systemet — altsaa det System, som skal bedække Danmark med Jernbaner — (Sagd: Forfatternes Navne?) Navne opgiver jeg ikke; jeg holder mig til Tingene og ikke til Personerne; jeg kan kun sige, at det er Folk, der idetminste have Overbeviisning om deres store Indsigt. Systemet er, at der skal være tre Tverbaner i Danmark; den ene Hovedtverbane gaaer fra Kjøbenhavn til Korsør, som er Kjøbenhavns Forstad og Centralpunktet i Danmark. Den anden, som er en Slags Fortsættelse af denne, gaaer fra Aarhus til Viborg, — ikke over Randers, dengang var der et andet Medlem for Randers — gennem Thyen over Snoghøj, ikke Fredericia, til Hjerting, og endelig gaaer den tredie fra Flensborg til Husum. Disse Tverbaner og de forskjellige Forbindelser, der være bestemte med Hensyn til de engelske Dampskibe — thi Systemet laa deri, at Transtien fra England til Østersøen skulde gaae over Danmark — skulde fra Aggercanalen til England med Dampskibe anløbe London, Hull og Lowestoft. Jeg maa forøvrigt bemærke, at man regnede ikke paa Transtien af de nordamerikanske Forretninger; thi der antog man, at Afstanden fra Nordamerika til Aggercanalen var ikke meget forskjellig fra Afstanden fra Nordamerika til Kjøbenhavn, og altsaa var det