

paa overtagne Actier; men det vil vel, naar Forslaget er stillet, nærmere oplyses. Dertil skal jeg indskrænke mig.

**Ung:** Jeg skal særdeles villig istemme den Roes, der er ydet den høitærede Indenrigsminister fra flere Sider. Jeg skal ikke blot rose den Digtighed og Iver, hvormed han har ført Sagen frem, og den Trost, han har vist baade mod sin færegaaende og sin næstfæregaaende Forgjænger, men ogsaa det Held, han hidtil har havt med sig i denne Sag, der er større end det, nogen af hans Forgjænger har havt, idet de fleste af disse Intet have udrettet, og den, der har udrettet Noget, ikke har havt den Fornøielse at see det paaafgjort, hvilket Forhandlingerne i indværende Session jo have baaret Bibnesbryd om. Men den høitærede Minister er dog endnu ikke i Havnen, og der er en Omstændighed, der giver mig nogen Frygt for, at han vil naae denne uden alt Uheld. Det er den, som han selv nys nævnte, at han har været nødt til under Sagens Behandling at forandre sin Anskuelse og ikke har fastholdt sit oprindelige Forslag. Jeg hestager dette, ikke blot fordi jeg for mit Vedkommende har været mere stemt for den oprindelig foreslaaede Linie, — sjøndt jeg ikke skal modsætte mig nogen, der maatte finde Samstemning her paa Rigsdagen — men ogsaa fordi jeg troer, at det paa et andet Sted kan volde Sagen Vanskeligheder, idet man ganske sikkert med stor Alret kan antage, at den høitærede Minister har sludt sin første Linie frem for at komme længere mod Ost ved en pludselig Couliseforandring. Jeg siger paa ingen Maade at det er saa, men jeg veed, at den høitærede Ministers Meningsforandring er bleven saaledes betragtet, idetmindste af Enkelte. Hvad de Grunde angaaer, som den høitærede Minister har anført herfor, skal jeg hvtte, at det forekommer mig, at der er noget mere Rhetorik i nogle af dem, end der ganske stemmer med de virkelige Forhold. Den høitærede Mi-

nister sagde, at den høitærede Jernbanes Hovedopgave var at slutte Landsdelene sammen. Det kan jeg gjerne indrømme; men den høitærede Minister vil ogsaa erindre, at de Landskaber, der ligge Syd for Jylland, ogsaa ere Dele af det danske Monarchi. Han vil sikkert indrømme, at det var ønskeligt, at Veiene mellem disse Landsdele og derved fra Danmark til det øvrige Fastland bleve saa korte som muligt. Dette vil han imidlertid ikke tage Hensyn til; han vil kun have Veien forkortet til Kjøbenhavn ved at lægge den over Fredericia. Det er nu ganske vist saa, at den bliver 6 Miil forkortet ved at lægges over Fredericia; men hvor stor en Deel af Jylland kommer denne Forkortelse tilgode. Ikke et eneste Menneske Nord for Aarhus, ja ikke Nogen Nord for Horsens eller fra Horsens selv vil reise 26—28 Miil paa en Jernbane og over to Belter med den dobbelte Bekostning, naar han kan seile med et Dampskib directe til Korsør eller Kjøbenhavn. Det vil kun være i de Maanedene af Aaret, da Belterne ere som for Dieblisset mere eller mindre ufremkommelige og da ogsaa en Forkængelse af Veien er mere ligegyldig. Derimod skal jeg villig indrømme, at det foreslaaede Jernbaneanlæg saar stor Betydning for Sønderjylland, hvorfra Farten til Kjøbenhavn er længere og vanskeligere end fra Nørrejylland. Men hvorledes ere Forholdene i Slesvig? Jeg har ikke personlig været paa Vestkysten, men har min Rundskab derom fra gode Kilder. I Slesvig ligger Heden nær op til de østlige Fjorddale, og bagved Heden ligger mod Vest et Land, der er ligesaa frugtbart og rigt, ja vel endog mere frugtbart og rigt end Ostkysten. Naar man nu trækker en Linie fra Rolding over Fredericia til Veile, forekommer det mig høist rimeligt, at man derved vil præjudicere den slesvigste Jernbanes Retning; da ville Indflydelseerne fra de østlige Kjøbstæder bestrebe sig for at faae Banen trukken fra Flensborg langs Ostkysten op til Rolding og det frugtbare Vest-Slesvig vil da ikke blive berørt af den.