

tydning for Landet. Naar der i et Spørgsmaal, som det foreliggende om et omfattende Jernbaneforetagende er Tale om en Capital af 15—16 Mill. Rd. og man f. Ex. taler om en 2 $\frac{1}{2}$  Mills Sidebane til Horsens, som koster 1,100,000 Rd., saa slipper en saadan større Sum lettere igennem, men tager man et saadant Punkt som en Havn ved Risterdyb ene for sig i Betragtning og spørger, hvad den vil koste, og der saa bliver nævnt, at en Havn der paa 10 Tdr. Land med 20 Fods Dybde vil koste 1 $\frac{1}{2}$  Mill. Rd., saa studser man og anseer det for betydeligt. Men sammenligner man dette Foretagende med en 2 $\frac{1}{2}$  Mills Bane til Horsens, der koster 1,100,000 Rd., saa er det dog rimeligt, at der i denne Deel af Kongeriget kunde være Anledning til villigere at være betænkt paa at anvende en større Capital for at bringe et saadant Havneanlæg tilstede. Saa vidt mig bekjendt, er Havnens Grundlæggelse beregnet til 1 $\frac{1}{2}$  Mill. Rd. Jeg mener ingenlunde, at Tiden i Dieblisset er kommen til at lægge Haand paa den; det skal dermed, som med ethvert større Foretagende, have Tid til, at Troen paa det kan vinde Anerkjendelse, men jeg vil kun, at man skulde være betænkt derpaa, naar man forhandler om omfattende Jernbaneforetagender, og jeg troer saameget mere at burde i Dieblisset henlede Opmærksomheden derpaa, som den nordlige Deel af Sydt og den sydlige Deel af Romø, der danne Indseilingen gennem Risterdyb, ere kongerigst Grund. Med disse Bemærkninger, som jeg har tilladt mig yderligere at antyde, end jeg under andre Omstændigheder vilde, saavidt de slesvigsk-Forhold angaaer, skal jeg erklære, at hvad det foreliggende Forslag angaaer, kan jeg gaae ind paa en Linie, som gaaer fra Veile til Gudenaa-dalen. Jeg skal her, da det allerede er udtalt af flere Medlemmer, men jeg ikke gjorde det forrige Gang, da jeg havde Ordet, ogsaa hde den høitærede Minister min fulde og alvorligt meente Anerkjendelse for den betydelige Indvirkning, han har havt paa at bringe det af Mange længe imødesete Jernbaneforetagende saa vidt, som det nu er kommet.

**Frandsen:** Jeg maa ret meget takke den høitærede Minister for den Opmærksomhed,

han har skjænket ogsaa Vestkysten. Der har oftere været talt om, at det foreslaaede Stykke fra Nye Mølle til Lange skulde være et Gode for den vestlige Deel af Sylland. Det er det ogsaa, men kun for en meget lille Deel. Derimod vilde det være et stort Gode for hele Vestkysten, om Banen fra Hølstebro kunde blive fortsat sydpaa. Efter de Udtalelser, der ere fteet fra den høitærede Minister, har jeg Haab derom, og derfor vil jeg bringe ham min Tak.

Da ikke flere begjærede Ordet, gik man til Afstemning, hvorved

1) Underændringsforslag af Balthazar Christensen:

I Udvalgets Ændringsforslag til § 2 tilføies:

„g. fra Nye Mølle til Lange“.

Ændringsforslaget litr. „g“ forandres, hvis dette antages, til „h“.

Forkastedes med 32 Stemmer mod 12.

2) Forslag af Udvalget

At § 2 affattes:

„Rettet skal indbefatte følgende Baner:

a. fra Nyborg over Odense til Middelfart,

b. fra den slesvigsk Grændse ved Bamdrup over Rolding og Fredericia til Veile, med Sidebane til Snoghøi,

c. fra Veile gennem Gudenaa-dalen over Nye Mølle til Aarhus, enten over Horsens eller med en Sidebane til denne Kjøbstad,

d. fra Aarhus over Langaa, Randers og Hobro til Aalborg,

e. fra Langaa over Viborg og Skive til Vensøbugten samt

f. fra Vensøbugten til Hølstebro, foruden