

Horsens og Veiles og Alt, hvad der knytter sig dertil, derunder fremfor Alt den gjennemgaaende Færdsel paa den ene Side og — de lokale Interesser af det indre Opland paa den anden Side; der er kun een Udvei: at der opoffres Noget paa begge Sider, hvad der jo maa skee ved enhver Mægling. Man kan da ikke eensidigt fastholde de Interesser, som jeg beghyndte med at paapege; man kan heller ikke eensidigt fastholde de andre Interesser og sige, at Banen skal gaae muligt langt ind i Landet, uden Hensyn til, hvad det koster, hvad derved opnaaes og hvad derved opoffres — ligegyldigt, hvilke Byrder derved ville paalægges hele det øvrige Land. Denne Linie over Fuldbro vilde derfor være en passende Mellemsvei; men det Snuffeligste var dog, om begge Interesser fuldstændig kunde skee Fyldest uden at bringe noget Offer. Dette vilde skee, naar man kunde beslutte sig til at vælge den østlige Linie, direkte fra Aarhus over Horsens til Veile, som er den korteste og billigste Vei og gaaer gennem den frugtbareste Deel af Landet, og derimod at anlægge en selvstændig Sidebane direkte til Silkeborg, som har Betydning i og for sig, medens Nye Mølle og Fuldbro Mølle kun have Betydning ved deres Forbindelse med Silkeborg. Den hele Linie vil have en Længde af 6 Mil, men deraf ere  $1\frac{1}{2}$  Mil indbefattede i den Deel af den jydsk Bane, som allerede er anlagt og aadnet, nemlig Stykket fra Aarhus til Lyngby. Det vil ganske vist ikke blot give Silkeborg de samme Fordele, som en Linie over Nye Mølle eller Fuldbro Mølle kunde give, men tillige ophæve de to Ulemper, som ere forbundne med Vandveien, nemlig Afbrydelse om Vinteren og en Omladning. Derimod vil den foreslaaede Linie medføre en Forøgelse i Udgifterne af omtrent en Million. Denne Bane vil for det Første gaae igjennem et meget gunstigt Terrain. Den vil dernæst, da den ikke er be- regnet paa nogen stor Færdsel, kunne erholde en let Bygning, den vil kunne drives med mindre Lokomotiver, som ogsaa ville kunne anvendes paa Aarhus Havnebanen, og endelig vil, da den gaaer igjennem en frugtbar Egn,

der her strækker sig betydelig længere mod Vest end paa de øvrige Strøg haade Nord og Syd derfor, den lokale Trafik kunne yde et væsentligt Bidrag til Omkostningerne og Driften. Det er de Grunde, der tale for at bringe Jernbanen heelt ud til Silkeborg, hvorved den tillige vil komme de Egne tilgode, som ligge Vest for denne By. Jeg har været i Tvivl om, hvilken af de 2 Planer der vil være den heldigste, og skal med Tilfredsstillelse gaae ind paa, hvilken af dem Rigsdagen maatte bestemme sig for. Begge gaae ud paa at opfylde den Fordring, at Jernbanen skal komme Gudenaadalen tilgode. Den ene bringer derfor et Offer af 1 Mil's Omvei og af en Udgift paa 700,000 Rd., men naaer kun Silkeborg gennem en Vandvei. Den anden fordrer ingen Omvei og føres direkte til Silkeborg, men kræver en Meerudgift af omtrent 1 Million. Som man seer, har Regjeringen meent at burde give den sidstnævnte Plan Fortrinet, da den vil være en stor Udvidelse af det jydsk Jernbanesystem og antages i det Væsentlige at ville betale sig.

Det andet Lovudkast, som jeg skal tillade mig at forelægge, angaaer Spørgsmaalet, om Jernbanen fra Thyen skal føres til Thyland over Middelfart eller over Strib. Det er i Lovudkastet, der i sin Tid blev forelagt og ikke gav Anledning til nogen egentlig Meningsfor- skjel, antaget, at den sjeniske Jernbane skulde gaae fra Nyborg over Odense til Middelfart, derfra over Lillebølt til Snoghøi og herfra mod Vest. Der kunde ikke være Tale om Andet, som Sagerne dengang forelaae. Forslaget gik ud paa, at den slesvigsk Jernbane omtrent ved Bamdrup skulde træde ind i Thyland og derfra føres over Raadbøl Hede til Horsens og videre Nord paa. Stambanen gennem Thyland og Slesvig skulde da sættes i Forbindelse med den sjællandske og sjeniske ved en Sidebane. Først under Forhandlingerne her i Thinget fremkom det Spørgsmaal, om ikke den jydsk Bane skulde føres gennem Fredericia, og først derved reiste sig det Spørgsmaal, om det ikke isaaftald vilde være rigtigt at føre den sjeniske Bane di-