

troligt, at de 200,000 Rd. vilde forrente sig. Dernæst see vi af Lovudkastet, at man ikke tager noget Hensyn til Afstanden, naar man kan træffe en frugtbar Egn, thi det gaaer ud paa at forandre den tidligere vedtagne Retning for Vendsysselbanen, saaledes at den føres over Hjørring, hvorved den forlænges  $2\frac{1}{2}$  Mil. Dette gjør man blot for, at Jernbanen kan komme igjennem en frugtbar Egn, medens der ikke derved foraarsages nogen større Bekostning, og det forekommer mig altsaa, at Afstanden, naar man ved Silkeborglinien gaaer ud fra den samme Betragtning som i Vendsyssel, Intet kan have at bethyde. Der bliver da kun Spørgsmaal om den større Anlægscapital, nemlig disse 200,000 Rd., som Hinnerupbanen fordrer; men jeg vil med Hensyn til Punktet under Nr. 2 bede det ærede Ubrval, at tage under Overveielse, om ikke disse 200,000 Rd. skulde kunne ansees for at være godt udgivne, naar Banen gaaer over Hinnerup. — Jeg troer, at Silkeborgbanen er af langt større Betydning, end det som oftest erkjendes. Fra den Tid, vi begyndte her i Salen at tale om de nyeste Baner, har det været fastholdt fra mange Sider, — undertiden endog fra Regjeringsens Side, — at Længdebanen skulde gaae igjennem Gudenaadalen, ja det har endog været paatænkt at føre den i Nærheden af Silkeborg. Ved en Lov naade man engang til at faae en Længdebane til Nyemølle, hvorved man kun var 2 Mil fra Silkeborg, og hvis man havde fulgt denne Linie, havde Silkeborg formodentlig været mere sikker paa at blive inddraget i Jernbanenettet; men det var en besynderlig Fremgangsmaade, som blev fulgt af den daværende Indenrigsminister, idet han kom med et Project, der senere har viist sig aldeles umodent og uiværksætteligt, nemlig et Project til en Dampfergefart paa Sødragnet fra Skanderborg til Silkeborg. Dette berøvede Gudenaadalen denne Bane, og derved blev Silkeborg stadt langt tilbage. Nu har man indseet, at Projectet om Dampfergefarten paa Sødragnet var uholdbart; men jeg

troer, at man skal huske paa, at det var det, som berøvede Silkeborg Udsigten til at faae Banen, efterat det, som det sædvanlig gaaer, har ført til, at man har sat en stor Mængde Penge til. Nu bør man vende tilbage og see at føre Banen derhen, hvor man egentlig fra Begyndelsen af vilde have den, men det var i Retning af Silkeborg. Jeg troer derfor ogsaa — og dermed skal jeg slutte —, at den høitærede Minister ved sit Forslag har optaget den historiske Traad i vor Jernbanegang og vore Jernbaneanlæg.

**Steen:** Den høitærede Indenrigsminister gjorde igaar et Forsøg paa at modbevise de Grunde, som jeg havde tilladt mig at anføre for ikke at forhaste sig med Anlægget af Jernbanerne i Hylland. Jeg troer dog, at der var nogle enkelte af disse Bemærkninger, hvorved den høitærede Minister blev noget uretfærdig imod mig. Han udtalte saaledes, at naar man vilde blive ved idelig og idelig at gjentage, at man skulde vente, saa blev det i Virkeligheden det samme som overhovedet Intet at gjøre. Dette forekommer mig at være en ganske uretfærdig Bemærkning at fremkomme med paa dette Standpunkt. Dersom jeg den ene Session efter den anden havde sagt, at vi skulde vente, saa kunde denne Bemærkning være paa sin Plads; men at jeg nu, da Sagen kun har foreligget i omtrent een Maaned til Behandling, paa de forskjellige Trin af Sagens Behandling er vedbleven at tilraade at vente, det kan man virkelig ikke sige er identisk med ikke at ville gjøre Noget. Jeg troer, at det er et uheldigt Vaaben, som den høitærede Minister har benyttet sig af ved denne Leilighed, og jeg finder mig foranlediget til at sige, at det er saa langt fra, at jeg vilde indtage dette Standpunkt, at jeg tværtimod substandig maa slutte mig til, hvad der er anført af det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 1ste Valgkreds (Aldler), samt til den Betragtning, som er gjort gjældende af det ærede Medlem for Aalborg Amts 2den Valgkreds (Sponneck),