

Ribe, og dernæst følger Ribe-Lønder Landevei. Dette er de tre store Landeveie, ad hvilke vi udføre vort Dvæg Syd paa. Jeg vil nu, for ikke at overlæse Dem med Tal, bede Dem om i Overfigterne over Udførsel og Udsørsel for 1865—66 og 1866—67 at eftersee, hvad der er blevet udført af Dvæg til Hertugdømmerne og til Altona ad enhver af disse tre Veie. De ville da erfare, at den langt overveiede Deel af Dvæg og Heste — jeg taler ikke alene om disse sidste — er bleven udført dertil fra de østlige Egne. Medens der i 1865—66 blev udført 4,971 Stykker og i 1866—67 6,520 Stykker af disse over Kolbingbro, er der i det førstnævnte Aar ad Ribe-Lønder Landevei kun blevet udført 609 og i 1866—67 773 Stykker. De Herrer ville altsaa see, at, skjøndt der ikke for Tiden paa noget af Stederne er en Jernbane, saa at man maa hjælpe sig, som man kan, saa steer Hovedudførselen dog fra de østlige og ikke fra de vestlige Egne.

Jeg har allerede tidligere talt om, at jeg, dersom der havde foreligget et Forslag om samtidigt med Bygningen af Esbjerg Havn at bygge en Bane fra Øst til Vest, som udmundede i Nærheden af denne Havn, og som udgik fra Bامdrup eller et andet Punkt nær derved, ikke skulde have nægtet et saadant Forslag min Stemme. Jeg troer, at det vilde være et af de Forslag, der virkelig vilde komme Sylland tilgode i en ikke ringe Grad, og, endskjøndt jeg maa gjentage og atter gjentage, at jeg anseer det for en reen Illusion, naar man troer at kunne fremhjælpe Sylland ved en Vestbane gennem Hederne, saa kan jeg dog forsikre Enhver af de Tilstedeværende om, at jeg bestandigt har nærret og endnu nærer en ligesaa varm Sympathi for Syllands Opkomst som Nogen af dem, der have talt allerivrigst for det foreliggende Lovforslag; ja, jeg troer uden Ubestedenhed at kunne tilføie, at der fra den Tid, da jeg havde mere Indflydelse paa Forvaltningen, end der kan tilkomme mig nu, vil findes soleklare Beviser for, med hvilken Interesse jeg søgte at fremme Syllands Opkomst,

og hvorledes jeg i Særbeleshed arbejdede paa at fremme dets directe Udsørsel af Dvæg og andre Producter til de Steder, hvor de kunde finde Kjøbere.

Jeg tillod mig før under mit Foredrag blandt de Bemærkninger, som jeg havde at gjøre til det foreliggende Lovforslag, at antyde, om der dog ikke ogsaa burde tages Hensyn til de andre Provindsfer. Jeg maa tilstaae, at, hvad jeg idag hørte den ærede Indenrigsminister udtale i saa Henseende, forekom mig — men jeg vil troe, at Grunden dertil har ligget hos mig, — uforstaaeligt. Hvorledes skulde det, at der var bygget en Østbane i Sylland, afgjørende kunne tale for, at Sylland skulde have en jus quæsitum paa, at der ogsaa blev bygget en Vestbane der for Statens Regning, medens Sjælland derimod, fordi der var bygget en Bane der ved private Sammenstod, ikke skulde kunne gjøre noget Krav paa Regjeringens Understøttelse i saa Henseende ved fremtidsige Baaneanlæg? Dette forstaaer jeg ikke, men endnu mindre forstaaer jeg det, naar Talen er om Thyen, og allermindst naar Talen er om Falster og Lolland. Jeg skal i den Anledning tillade mig at gjøre opmærksom paa, hvorledes Jernbanerne nu fordele sig her i Landet. Thyen har 187,000 Indbyggere og 11 Miil Jernbane, altsaa omtrent 17,000 Mennesker paa hver Miil Jernbane. Sylland skal efter Loven af 10de Marts 1861 have 55½ Mile Jernbane, nei, jeg tager feil, 45½ Miil — det kommer ivrigt ikke an paa 10 Miil mere eller mindre — og nu vil man jo have bygget 40 Miil til der, saa at der ialt vil blive noget over 85 Miil Jernbane i Sylland; dividerer man nu Tallet 85 ind i 700,000, saa faaer man omtrent halvt saamange Mennesker paa en Miil Jernbane i Sylland som i Thyen. Lolland-Falster have omtrent 100,000 Indbyggere, men disse Der har man slet ikke hidtil troet at kunne finde værdige til at faae nogen Andeel i Statskassens Munificents i denne Retning. Der blev i lang Tid forhandlet med det sjællandske Jernbaneselskab om at bygge en Jern-