

som Omstændighederne tillade det. For mig stiller det sig saaledes, at, hvad det hovedsageligt gjælder om i denne Tid, det er om at styrke Folkets Selvstændighedsfølelse. Derfor stemte jeg ifjor for Hærlovforslagets Vedtagelse, og derfor agter jeg iaar at stemme for det foreliggende Jernbanelovforslag og for alle fornuftige og maadeholdne Reformers paa Kirkeens Omraade; thi ad alle disse Veie skulle vi styrke og oplive en god og kraftig Aand i Folket. — Jeg kan saaledes slutte mig til det foreliggende Lovforslag i det Væsentlige, og jeg kan fra mit Standpunkt fuldkomment billige, at man ved Lov flaaer et heelt Jernbanenet i Sylland fast. Jeg troer, at vi, dersom vi fra Først af, da der blev Spørgsmaal om at anlægge Jernbaner her, vare gaaede den samme Wei, som man senere er gaaet i Sverrig, nemlig at bestemme et Stammbanenet over hele Landet, vilde være komne til et heldigere Resultat end det, hvortil vi for Dieblirket ere komne, og vi havde derved vistnok navnlig undgaaet saadanne Jernbaner som f. Ex. den jydste Tverbane og dens Consequentser, hvortil jeg for en stor Deel ogsaa regner den Retningslinie, som den jydste Stibane har faaet. Jeg kan fremdeles, naar der ligger den Betydning i Lovforslaget, som jeg lægger deri, billige, at det er Staten selv, som vil bygge de foreslaaede Jernbaner i Sylland, og jeg kan, i Mod sætning til det ærede 7de Medlem for Kjøbenhavn (David), godt forstaae den høitærede Indenrigsminister, naar han udtalte, at efter den Udvikling, som Forholdene have faaet her i Landet, var det naturligt, at Staten byggede Jernbanerne i Sylland og paa Thyen, imedens Udvidelsen af Jernbanenettet paa de øvrige Der forblev hendiist til private Selfstaber. Da vi ifjor i denne Sal imod Regjeringens Forslag vedtog at gjøre de jydste Jernbaner til rene Statsbaner, handlede vi jo ikke efter et pieblikkeligt Lune eller for at lægge Hindringer iveien for det sjællandske Jernbaneselskabs Virksomhed, men efter en moden og nyie Prøvelse, og sagde vi ifjor i saa Henseende et A., saa

troer jeg, at vi ogsaa iaar maa sige et B. paa dette Omraade.

Vender jeg mig nu til de enkelte i Forslag bragte Baner, saa maa jeg med Hensyn til den første, Banen fra Nørresundby forbi Hjørring til Frederikshavn eller den saakaldte Vendsysselbanen, tillade mig at ytre, at ogsaa jeg deler den Tvivl, som den ærede sidste Taler udtalte, og at jeg ikke tillægger den Trafik, som vil tilflyde denne Bane fra vort nordlige Naboland, en saa overveiende Betydning, som det ærede 1ste Medlem for 10de Kreds (Felsen) gjorde, men jeg troer dog paa den anden Side, at man heller ikke skal gaae ud fra den Forudsætning, at denne Trafik slet ikke vil faae nogen Betydning. Til visse Aarstider vil det være den naturlige Forbindelsesvei for Sverrig og Norge med Fasilandet, og i Vintervintre vil Trafikken lettere kunne gaae ad denne Wei end over Malmø, Kjøbenhavn, Korsør og Kiel. Vi skulle ogsaa lægge Mærke til, at Gøteborg har en meget dygtig og driftig Handelsstand, som vistnok vil benytte denne Wei til Transport af ikke ganske faa Producter. Men naar vi have dette for Die, saa troer jeg, at vi skulle vogte os for at lægge den omtalte Bane som en let, bredsporet Locomotivbane. Formindskelsen i Udgifterne bliver vel derved ikke saa ganske ubetydelig, men, hvis det saa senere skulle vise sig, at Banen fik en større Betydning for den gjenneemgaaende Trafik, vilde det ogsaa være forbundet med endnu betydeligere Udgifter at forandre den til en sværere Locomotivbane. Det staaer forresten, som jeg her skal tage mig den Frihed at udtale, ikke ganske klart for mig, hvilken Retningslinie man bør vælge for denne Banes Vedkommende, og om man med Regjeringen og det andet Thing bør vedtage den Omvei, som de have været enige om at gjøre om ad Hjørring.

Den anden Banelinie er jo den fra Skanderborg til Silkeborg. Med denne gaaer det mig accurat paa samme Maade, som det er gaaet det ærede 12te kongevalgte Medlem (Fischer). Jeg kan ikke rigtig forjone mig med