

Maade, at den vestlige Del af Aarhus By er særlig interesseret i at faa Banen ført direkte ind til Aarhus, altsaa den sydlige Linie. Det er Grunden til, at der for Aarhus By, navnlig den vestlige Del, privat er tegnet et betydeligt større Beløb til denne Linie end til den nordlige Linie. Men det plejer jo for Resten al Tid at være saadan, at naar en større By er bleven begunstiget paa en eller anden Maade, enten ved en Jærnbanegaard eller ved en forbedret Havn eller andet lignende, saa er der andre Bydele, der tabe noget ved den Fremgang paa de Sider i Byen, og saa gøre de Forbring om ogsaa at blive hjulpsne. Naar vi saaledes have gjort den Runde omkring ved de forskellige Bydele, skal der i Reglen begyndes forfra igen i en ny Omgang. Hvad der vil veje mest ved Hensyn til Spørgsmaalet om Standerborg eller Aarhus, er jeg ikke i Stand til at kunne afgøre. Jeg staar nærmest som Forbærer for Standerborg By's Interesser, fordi den ligger i min Valgtreds. Men endelig komme vi til det Spørgsmaal, som jo til syvende og sidst vil være betydeligt medvirkende til at faa slaaet Hovedet paa Sømmet, nemlig Pengespørgsmaalet. Det er Spørgsmaalet, om man til den sydlige Linie er i Stand til at skaffe de nødvendige Pengemidler til Beje. Hidtil har Komiteen for denne Linie ikke villet lægge Kortene paa Bordet. Om de ere i Stand til at skaffe de nødvendige Midler til Beje, vil Tiden vise, hvis denne Linie bliver vedtaget; men skal Tiden forhales, og der skal gøres nyt Forsøg paa at rejse yderligere Kapital til den sydlige Linie, og Sagen saa alligevel skal strande, saaledes at vi skulle til at begynde for fra igen, gør man Uret mod disse Beboere ude i Hammeleguen, som længes efter at faa denne Bane, og som have tegnet over Evne, fordi de satte overordentlig Pris paa at faa denne Bane, som de kunne faa gennemført, naar den nordlige Linie vælges. Der er imidlertid en Betragtning, som jeg skal indrømme taler til Fordel for den sydlige Linie, og det er dette, at den ikke bliver afhængig af Statsbanen, saaledes som den nordlige Linie, idet den sydlige nemlig gaar direkte ind til Aarhus. Men om dette skulde være i Stand til virkelig at veje op mod de Fordele, den nordlige Linie har paa andre Punkter fremfor den sydlige, vil jeg dog driste mig til at sætte et meget stort Spørgsmaalsstegn ved. Med disse Bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale det foreliggende Vædringsforslag.

**Sløth:** For at kunne give en nogenlunde Forstaaelse af det Vædringsforslag,

som er stillet under Nr. 17 om en Jærnbane fra Rødkærshøjbro over Kællerup til Silkeborg, og af de Bestræbelser, som i adskillige Aar have været rettede paa at faa en Forbindelse paa den ene Side mellem den nordlige Tværbane i Linien Langaa—Viborg og den anden Tværbane over Silkeborg og paa den anden Side at faa en kortere Forbindelsesvej til Esbjerg og desuden en kortere Vej paa den nordvestlige Bane over Dørne til Rjøbenhavn, er det nødvendigt at gaa noget tilbage for at vise, under hvilke Betingelser Banen fra Skjern til Herning blev vedtagen her i Tinget. Jeg skal gøre det saa kort som muligt. I Samlingen 1876—77 fremlagde Ministeren to Jærnbaneforslag, det ene angaaende en Jærnbane fra Alsens til Tommerup og det andet en Jærnbane fra Struer til Tisted. Der blev nedsat et Udvalg i denne Anledning, og dette Udvalg tog ikke alene de to Baneforslag under Overvejelse, men tog det samlede Baneforslag under Overvejelse fra begge Landsdele under et og afgav en Betænkning, som findes i Tillæg B. Sp. 1129, hvortil Flettallet begrundet Tisted—Struer Banen paa den Maade, at det er den allerbedste Vej at komme i Forbindelse med Esbjerg paa, og samtidig gør det opmærksom paa, at i den nordvestlige Del af Jylland maa Bestræbelserne ogsaa rettes paa at komme i saa nøje Forbindelse med Esbjerg som muligt, og foreslaar derfor at anlægge en Bane fra Herning til et Punkt paa Vestbanen i Forbindelse med Forbindelsesbanen over Silkeborg fra Lange og desuden for Jyns Vedkommende en Faaborg—Klinge Bane. Lovforslaget naaede hurtigt til anden Behandling og blev tilbageendt til Udvalget og kom ikke videre det Aar. I 1877—78 forelagde Regeringen Forslag om flere Baner i Landstinget, og da det kom til Folkethinget, vare alle disse Baner paa Forslaget undtagen Lange—Silkeborg Banen, som var skudt ud, og i Stedet derfor var der sat en Glyngøre—Skive Bane. I Anledning af, at Lange—Silkeborg Banen var gaaet ud, fremkom der Betænkninger fra flere Sider her i Salen; jeg skal blandt andet nævne den daværende Folketingsmand, General Tvermøes, og det nuværende Medlem for Rjøbenhavns 4de Valgtreds (Charling) foruden flere andre, som udtalte, at Betingelsen for, at Skjern-Banen overhovedet kunde have sig over dette Niveau af lokal Karakter, var, at der blev en Forbindelse for det nordvestlige Jylland over Silkeborg fra Lange. Jeg skal fatte mig saa kort, som muligt. Lovforslaget kom ikke videre end til 1ste Behandling i dette Aar, og selve Lovet gik først igennem Aaret efter i 1878, og det