

dringsforslag, idet det ene ubetinget vil have en Ostbane, og i denne Henseende slutter sig til det foreløbige Forslag, som er givet af vort Ingenieurcorps, og det andet, som vil udelukke en østlig Bane, idet det synes, efter hvad man kan skønne, at slutte sig til de engelske Ingenieurer, til den Retning, hvort de fortiden optage Opmaalinger og Nivelleringer. Jeg har ikke tilladt mig at angive nogen Retning, men kun nogle Punkter, som jeg meente, vi maatte have foruden dem, som ere angivne i Lovforslaget, men mellem hvilke Punkter det skulde staae Regjeringen frit for at vælge hvilken Retning den vil, om den vil vælge en østlig Retning, saaledes som vort Ingenieurcorps har foreslaaet, som jo vil gaae igjennem frugtbare Egne, men som ogsaa vil koste uhyre Meget til Anlægget, naar vi skulle have en Bane, som skal gaae fra Ribe Egnen over til Fredericia, og derfra noget borte sig ud, for at omgaae Beiledalen og komme til Omegnen af Randbøll, og derfra igjen til Horsens til Randbøll, derfra igjen borte sig om mod Horsens og derfra til Aarhus; ja, det er vel mulig, og man maa antage det, siden Ingenieurcorpsen har foreslaaet det; men man kan i ethvert Tilfælde ikke komme i lige Linie fra Horsens til Aarhus; thi man gaaer hverken over Høideryggen mellem Aarhus og Standerborg, som ligger 3 a 400 Fod høit, og man gaaer heller ikke over Høideryggen mellem Standerborg og Aarhus. Vil man gaae fra Horsens, kan man vel komme igjennem det flette Hads Herred og den søndre Deel af Ring Herred; men, naar man saa kommer til Jels Bakke, veed jeg ikke, hvor man skal hen, uden at man vilde opdømme en Vej mellem Klinten og Havet. Man kunde ogsaa tænke sig Veien fra Horsens gaae vest paa og omkring glennem Gudenaadalen og komme til den Dal, som gaaer ind til Standerborg ved Mossø, derfra igjen komme til den Dal, som gaaer fra Aarhus op til Silkeborg; men i ethvert Tilfælde maa man paa den østlige Bane gaae overordentlig ud og

ind, og Syllands Østegn har et saa overordentlig couperet Terrain, at den kostbare Gjenomgravning af Baldby Bakke, som vi havde ved den kjøbenhavnske-roestidske Bane, er aldeles forsvindende mod de Gjenomgravninger, som i saa Fald maae finde Sted, naar man vil gjennemgrave Bakferyggene, og ikke bestandig gaae ud og ind. Det er den ene Genfbighed, at man alene vil følge den østlige Side, saa at man omgaaer et Punkt midt i Landet, nemlig Viborg, som fra første Færd af har været nævnt som et af Banens Punkter; thi Ingenieurcorpsen, til hvis foreløbige Plan Nr. 2 slutter sig, foreslaaer, at man gaaer fra Aarhus over Fredericia, vest om Vejle, over Horsens, Aarhus og Randers nordpaa, med en Sidearm fra Randers til Viborg. Men heller ikke fra Aarhus til Randers kan man komme i lige Linie; man maa enten gaae vestpaa og følge Gudenaad-Dalen, eller ogsaa gaae østlig med Havet igjennem den Dal, som ligger mellem Mols-Halvøen og det indre Bakkeland, og saa ind igjennem Gudenaad- eller Randersfjords-Dalen. Paa den anden Side har en æret Forslagsstiller til § 1 villet udelukke Ostbanen og vil enten have en Midtbane eller en Vestbane, og har ikke engang nævnt Aarhus, som jeg mener maa være et Punkt paa Jernbanelinien, da det er den Deel af Sylland, hvorfra Forbindelsen lettest fkeer til Kjøbenhavn og Berne. Jeg kan ikke være enig med den ærede Forslagsstiller, som sidst talte, at der ikke skulde være Forskiel paa Havnestederne paa Syllands Østkyst; jeg troer at kunne paastaae, at Aarhus er meget forskjellig fra Aalborg og Randers, som han især har fremhævet. Den eneste Forskiel skulde efter hans Mening være den, at denne By laae sydligere end de andre, men jeg skal fremhæve, at Indseilingen til Aarhus er forskjellig fra de andre derved, at den ikke let fryser til, hvilket derimod er Tilfældet med de Fjorde, hvorved de nævnte Byer ligge, og det er dog et meget væsentlig Hensyn især for Vintertiden.