

Ved Theebordet,

ny Rundfang indlagt i Farcen „Talismanen“.

(Scenen: Fru von Storckenfjelds Theecirkel paa Herregaarden. Personerne: Hendes Naade — den nye Secretær fra Hovedstaden — forskellige Gæster fra Kabinettet. Handlingen foregaar i Begyndelsen af April 1860.)

1.

En Gæst.

Hvordan lever man i Byen? —
Secretæren.

Man

Lever stadig høit — saa høit, man kan:
Har man Penge er man ovenpaa,
Har man ingen — er man ligesaa!
Gjæsten.

Men hvorledes det?

Secretæren.

Jo seer De vel:

Har man ingen Penge, har man Gæld;
Og af Hensyn til Crediten blot
Er man tvungen til at leve flot!
Gjæsten.

:: Godt! Godt! Godt! ::

Det er derfor, at man lever flot! ::

2.

En Gæst.

Der skal nok politiseres svært
Overalt? —

Secretæren.

Ja det er ikke svært,

Ehi — det kan jo selv den Blinde see —
Noget maa der med det Første skee.
Gjæsten.

Hvad for Noget? —
Secretæren.

Ja see derom veed

Kun Napoleon og jeg Befled,
Men saa Meget tør jeg Dem betro:
Vi har lært at tie begge To.
Gjæsten.

:: Jo, jo, jo! ::

De har lært at tie begge To! —

3.

En Gæst.

Hvordan gaar det med hans Hellighed?
Secretæren.

Meget kummerligt, saa vidt jeg veed.

Gjæsten.

Og hvorledes staaer det med hans Land?
Secretæren.

Danjat — saasom det er sat i Van.

For Cavour og Garibaldi vil
Han nu lukke Himlens Døre til,
Men det bliver nok et Spørgsmaal om,
— Han kan lukke Portene til Rom.
Gjæsten.

:: Om, om, om — ::

Han kan lukke Portene til Rom!

4.

En Gæst.

Men den skandinaviske Idée? —
Secretæren.

Den bli'er nok til Noget, skal De see.

Unionen er jo netop nu

Godt paa Veie til at gaee reent itu.

Den er som et Fiffenæt, for vi,

Som er udenfor, vil ind deri,

Men de To, som er derinde — ja,

De vil hjertensgjærne ud dera'.

Gjæsten.

:: Ja, ja, ja! ::

De vil hjertensgjærne ud dera'!

5.

En Gæst.

Oh men saa er det jo jollekært,
At vi maa gaee op i Lybfland snart.
Secretæren.

Evertimod! Vi seer hver Dag, hvordan
Det gaee op i os, saa stærkt det kan!
Selv i Aalborg har man nu gjort Raal
Paa vort gode gamle Modersmaal:
Bernhard Nées Avisartikler — Aa! —
Dem kan ikke nogen Danst forstaae.
Gjæsten.

:: Aa, aa, aa! ::

Dem kan ikke nogen Danst forstaae.

6.

En Gæst.

Slesvigs Stænder var nok stemme?
Secretæren.

En anden Gæst.

Der var Adelen nok fremme?

Secretæren.

Tys!

En Tredie.

Det var nogle Poffers Raale!

Secretæren.

Tys!

En Fjerde.

Kreuzfidele og loyale!

Secretæren.

Tys!

En Femte.

Og vor Rigsdag — har De seet den? —

Secretæren.

Tys!

En Sjette.

Hvordan var Majoriteten?

Secretæren.

Tys!

En Syvende.

Aa fortæl dog! —

Secretæren.

Nei jeg tier før —

Ellers bliver vi i ondt Humør.

Gjæsten.

:: Hør, hør, hør! ::

Lad os være fri for ondt Humør! ::

Graf Bogh.

De projecterede Jernbanelinier i Danmark.

For med nogenlunde Letthed at kunne orientere Læseren med Hensyn til de forskjellige, paa nærværende Dverfigtsfort angivne projecterede Banelinier, turde det være hensigtsmæssigt at gaee ud fra de tvende Hovedlinier, som fra Vandrup ved den festsigste Grændse gjennemløbe den jydsk Halv og Nord, nemlig: A, den saakaldte Nystystbane eller Rjostabane, den af det fgl. Ingenieurcorps undersøgte Linie fra Vandrup over Rolding, Fredericia, Veile og Horsens til Aarhus, med Sidebane til Snoghøi, det concessioneerede Banestykke over Langaa til Randers, Fortsættelsen af Nystystbanen fra denne By, forbi Hobro, østen om Kolb, over Limfjorden ved Aalborg og Nørre Sundby, midt over „Jydsk Nas“ til Søby og herfra langs Kysten til Frederikshavn; og B, Patons Længdebane eller Midtbanen, som fra Vandrup løber forbi Andst, Verst, Mandbøl, norden om Jellinge og ned i Gudenaadalen, forbi Silkeborg, Tange, Viborg, vesten om Hobro og Kolb, over Limfjorden ved Aalborg, fra Nørre Sundby sønden om „Jydsk Nas“ over Dronninglund til Søby og langs Kysten til Frederikshavn, med Sidebaner til Horsens, Aarhus, Randers, Hjarbøl og Hobro.

De paa flere Steder fra Nystystbanen betydeligt afvigende Linier, som paa Kortet ere anførte under Signatur C, ere vel undersøgte af Ingenieurcorpsen, men senere opgivne for Nystystbanen og Tverbanen.

Den under Signatur D anførte Banestrækning er Tverbanen, som fra Aarhus fører over Langaa, Tange, Viborg og Skive til Limfjorden ved Radepladsen Struer, af hvilken Strækning Banen fra Aarhus over Langaa til Randers udgjør en Deel.

Paa en betydelig Strækning falder den femte af de paa Kortet anførte Linier, Signatur E, det af Capt. Dane foreslaaede Jernbanesystem, sammen med Midtbanen eller den Patonske Bane, idet disse nemlig følges fra Vandrup over Andst, Verst og Mandbøl til Jellinge, i den sydligste af de under Signatur C omtalte, fra Nystystbanen afvigende Linier, herfra gaee jevnfides ned i Gudenaadalen, hvor de stilles to Mile sønden for Gudens Sp, idet den „Dauiske Bane“ løber østen om Mos Sp og Gudens Sp, medens Patons Bane løber vestlig om disse Søer forbi Silkeborg som ovenfor omtalt; begge Linier forenes atter halvanden Mil øst for Silkeborg, hvor Midtbanen igjen dreier mod Nord, og løbe nu langs Gudenaaden, i en anden af de under C anførte undersøgte Linier, til Tange, derfra i Tverbanen, Linien D, til Viborg, herfra i den undersøgte Viborg-Hobrolinie indtil omtrent to Mile sønden for Hobro og nu følges Linierne mod Nord vesten om Kolb til Aalborg og Nørre Sundby. Nord for sidstnævnte By dele de tvende Baner sig atter, idet Capt. Daves Linie følger Nystystbanen omtrent til Fler Brønderslev og herfra løber videre mod Nord indtil den omtrent en Mil sydost for Hjørring svinger mod Nst til Frederikshavn, langs det nordre Fald af „Jydsk Nas“. Denne Længdebane afgiver følgende Sidebaner: 1) fra Mandbøl til Veile, 2) fra Mos Sp til Skanderborg, 3) fra Gudens Sp til Aarhus, 4) fra Tange til Randers, 5) fra Viborg Sp til Hjarbøl, 6) til Hobro og 7) til Hjørring.

Den „Dauiske Westbane“ er ligeledes angiven med Signatur E; den løber fra Ringhøbing over Skjærn og Varde til Hjørring, herfra til Ribe, langs Kongeaaden til Andst, hvor den stærer Midtbanen, videre i Nst over Rolding til Snoghøi og ender i Fredericia.

Af alle disse Jernbanelinier er den saakaldte jydsk Tverbane, Signatur D, den eneste, om hvis Udførelse der er taget endelig Bestemmelse, idet Regjeringen, i Henshold til den i Loven af 4de Marts 1857 givne Bemyndigelse, har meddeelt Sir Samuel Morton Peto Concession til Anlægget og Driften af denne Bane.

Nystystbanen, Signatur A, er nysigtigt nivelleret Aar 1856 af det Kongl. Ingenieurcorps, som antog denne for den hensigtsmæssigste Linie for en Længdebane fra den festsigste Grændse til Frederikshavn.

De øvrige antydede Linier ere tilbeels nivellerede af Ingenieurcorpsen som Bilinier til Nystystbanen og Tverbanen,

eller Linier, som eventuelt skulde træde i Stedet for denne; deels ere de undersøgte, recognoscerede, af Engländeren Paton og af Capt. Dane. Slige Recognosceringer ere naturligvis mindre nøiagtige end fuldstændige Nivellements, og man har derfor ogsaa kun tilbeels nøiagtige Overslag over Antagskapitalen, og for Resten omtrentlige Angivelser. Smidleriid ere dog disse tilstrækkelige til at godtgjøre, at Nystystbanen, paa Grund af det særdeles vanskelige Terrain, med bybe Tverdale og bløde Mosestrøg, som den passerer, vil være betydelig kostbarere i Anlæg end Gudenaadalen.

Nystystbanens Betydning bestaaer fortrinsviis deri, at den sætter den lange Række Havnestæder i indbyrdes Forbindelse. Gudenaadalen's Opgave er det isærbeleshed at sætte den bedst dyrkede og befolkede Deel af det indre Jylland, tilligemed Landstæderne, i Forbindelse med Havnestæderne og derved fremavle et Aultureopvoing i de Egne, som staae tilbage paa Grund af de maadelige Communicationsmidler. Med Hensyn til Nystystbanen har man gjort militaire Fordele gjældende; men disse turde dog være uden stor Betydning. Hovedsagen, nemlig at have Banelinien paa Hovedoperationslinien gjaennem Halsen, opnaaes ved begge Baner, og for andre strategiske Jernbaner egner Jylland sig neppe, da der ingen Stillinger haves af saadan Betydning, at Jernbaner med Fordeel kunde lægges parallele bag dem.

Der fremsættes saaledes forskjellige Grunde til Fordeel for Nystystbanen og for Midt- eller Gudenaadalen. Spørgsmaalet, hvilken af begge der er den forbeelagstige, er ikke løst endnu, og dets Løsning vil kun kunne fremmes væsentlig ved, at der udføres en Frequentberregning, saa fuldstændig som muligt for begge Baner.

Endepunktet ved den festsigste Grændse forudsætter naturligtviis Banens Fortsættelse gjennem Slesvig indtil Foreningen med den sydslesvigiske Bane er tilveiebragt, hvorved da hele Systemet kommer til at træde i Forbindelse med Fastlandets Baner. Ved Endepunktet Nyborg tænkes at knytte den svenste til den sjællandske Bane, der med Tiden ventles fortsat til Helsingør, hvorved Forbindelsen med det svenske Banesystem, der fortiden ender i Malmø og sandhyntligtviis vil erbolde et nyt Endepunkt i Helsingør, iværksettes. Endepunktet Frederikshavn har sin store Betydning derved, at der fra dette Sted kan vedligeholdes en regelmæssig daglig Dampskibsforbindelse med det herfra ved kun omtrent fire Timers Dampsejlsads fjernede Göteborg, det vigtigste Endepunkt for det svenske Banesystem, samt med Christiania, Endepunktet for den norske Jernbane og med mange svenske og norske Havnepladser. Endelig sætter Banens Føring til Hjørring, Westkystens bedste Havn, Systemet i regelmæssig Forbindelse med Westeuropa.

Den nys tilendbragte Rigsdagssession har ikke givet noget Resultat med Hensyn til Jernbanesagens Forhandling. Ved 3die Behandling i Folkethinget bleve alle Forslagene forkastede, og Sagen staaer altsaa nu paa samme Standpunkt som før Sessionen. Der var ved Sagens 2den Behandling 3 Forslag. Udvalgets Majoritet, 6 Stemmer, havde nemlig bestemt foreslaet Midtbanen; Minoriteten, 3 Stemmer, havde, mindre bestemt, foreslaet Nystystbanen, som ogsaa fortrinsviis tiltraadtes af det nye Ministerium, hvilket dog, ifald Mindretallets Forslag skulde blive forkastet, erklærede sig for at ribeholde det nys aftraadte Ministeriums oprindelige Forslag, der vel var fremtraadt som en Midtbane, men ikke saa bestemt angav Linieens Retning, at det ikke for en Deel skulde kunne modificeres efter Rystbaneplanen. Ved Afstemningen erhøbt Midtbanen kun 42 mod 45 Stemmer. Udvalgs-Minoritets Forslag om Nystystbanen blev derpaa ved stillede Endringsforslag med stor Majoritet betydelig modificeret i Retning af en Midtbane, og endelig blev det hele Forslag forkastet med 77 mod 13 Stemmer. Nu blev Regjeringens oprindelige Udkast vedtaget med 49 mod 41 Stemmer. Dog erklærede nogle Medlemmer, at de kun foresøbig vedtog dette Forslag, for at Sagen skulde gaee til 3die Behandling, hvilket vedtoges med 57 mod 30 Stemmer.

Ved 3die Behandling fremtraadte atter alle tre Forslag, dog i en lidt modificeret Stillelse. Saaledes var det navnlig til Majoritetens Forslag, Midtbanen, stiet et Forslag om Anlæg af en Hestebane gjennem det vestlige Jylland, fra Struer over Holstebro, Ringhøbing og Varde til Egnen i Nærheden af Rolding, hvor den skulde støde sammen med Hovedbanen. Foruden de 3 Hovedforslag var der endnu gjort Forslag om Bevilligelse af 80,000 Rbl. til Nivellements af forskjellige Banelinier.

Ved Afstemningen blev dette sidste Forslag forkastet med 76 mod 15 Stemmer. Majoritetens Forslag, Midtbanen, erhøbt 46 mod 46 Stemmer, var altsaa forkastet. Minoritetens Forslag, Nystystbanen, forkastedes med 46 mod 28 Stemmer.

Regjeringens oprindelige Forslag blev først ved Antagelsen af flere Endringsforslag med betydelig Majoritet væsentlig forandret og endelig forkastet med 62 mod 23 Stemmer.

Det fremgaar altsaa heraf, at Midtbanen, saavel ved 2den som ved 3die Behandling, var nærmest ved at erhøbe Majoriteten, uagtet Regjeringen erklærede sig imod den.

Hvad den svenske Bane angaar, da er denne indtegnet saa godt, som de forhaandenværende løse Bestemmelser, med Kundskab til Terrainforholdene, tilstede, samt anført med en egen Signatur F.

De paa Kortet angivne Tal vise Terrainets Høide i Fod over Havet.

E. Both.