

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg og Drift af forskellige Jærnbanner i Jylland.

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2793 ff.)

Formanden (Sofus Høgsbro): Da denne Sag er nær beslægtet med den følgende paa Dagsordenen opførte Sag, nemlig:

Første Behandling af Forslag til Lov om en Fortsættelse af Vejle—Vandel Jærnbane til Esbjerg,

vil jeg finde det naturligt, at begge Forslag behandles under et.

Ordføreren for Forslagsstillerne (L. Rasmussen): Efter den højtærede Formands Udtalelser have vi altsaa begge de paa Dagsordenen opførte Forslag til Forhandling paa en Gang. Jeg skal dog i det mindste for nærværende Tid indskrænke mine Udtalelser til det Forslag, hvoraf jeg selv er Medforslagsstiller, altsaa Forslaget om forskellige Jærnbanner i Jylland. Dette Lovforslag fremtræder i en Afdeling A. og en Afdeling B. Afdeling A. omhandler Forslag til Anlæg af to Statsbaner, og Afdeling B. omhandler Forslag til Anlæg af fire Privatbaner. Jeg skal ganske kort omtale enhver af disse Baner i den Følgeorden, hvori de ere opførte i Forslaget. Det første Forslag gaar ud paa en Statsbane fra Vandel til Bramminge, altsaa en Fortsættelse af Vejle—Vandelbanen. Om dette Forslag kan jeg i det store og hele egentlig henholde mig til de Udtalelser, jeg fremkom med her i Tinget i Fjor og i Fortjor ved Behandlingen af Kolding—Egtvedbanens Forlængelse og Vejle—Vandelbanens Forlængelse. Den Gang stod jeg endogsaa som en Modstander af Forslaget om Vejle—Vandelbanens Forlængelse, dog ikke som en Modstander af en Bane ind gennem denne Egn, men som Modstander af en Privatbane, idet jeg gik ud fra, at ikke alene vilde Banen som en Privatbane ifølge hele sit Anlæg og ifølge den Banetype, som der er begyndt paa fra Vejle til Vandel, være alt for dyr at bygge for disse tyndt befolkede Egne, men fordi den som Privatbane ikke vilde komme til at opfylde de Krav, den egentlig skulde opfylde, nemlig at være en Genvej til Esbjerg for den til Udførsel over Esbjerg bestemte Trafik fra de østjydske Baner. Jeg troede for Resten ogsaa, at vi overhovedet

ikke vilde faa Lov til at bygge den som Privatbane, da den vilde blive Konkurrent til den sydjydske Tværbane, altsaa til Statsbanens sydlige Linie. Jeg udtalte den Gang, at jeg meget vel kunde forstaa, at den Tid kunde komme, da Banen vilde blive foreslaaet som Statsbane, og da det ogsaa vilde være rigtigt at bygge den som Statsbane, naar nemlig den Tid kom, da det, hvad der allerede den Gang var Tale om, vilde være vanskeligt at besørge Trafikken paa ét Spor, paa Strækningen Fredericia—Lunderskov, og jeg udtalte, at jeg vilde anse det for langt fornuftigere i Stedet for at bygge et Dobbeltspor paa Strækningen Fredericia—Lunderskov at fortsætte Vejle—Vandelbanen til Bramminge eller Esbjerg. Man vilde derved tage den gennemgaaende Trafik fra den østjydske Bane til Esbjerg ind over denne Linie, og denne Bane vilde ogsaa komme den lokale Egnns Interesser i Møde. Den Eventualitet, jeg den Gang omtalte, at der kunde blive Tale om at bygge Dobbeltspor paa Strækningen fra Fredericia til Lunderskov, er efter min Mening nu kommen. Det er jo alle bekendt, at Statsbanautoriteterne have under Arbejde et Forslag om et Dobbeltspor fra Nyborg til Lunderskov med en fast Bro over Lille Bælt. Derfor have vi Forslagsstillerne anset det Tidspunkt heldigt til at foreslaa Vejle—Vandelbanen forlænget som Statsbane til Bramminge. Hvad angaar Forslaget om, at Banen skal gaa til Bramminge i Stedet for til Esbjerg, kan jeg ogsaa henholde mig til mine Udtalelser i sin Tid, idet jeg ikke for at chikanere Esbjerg, men for Egnens Skyld ansaa det for rigtigere at lade den gaa til Bramminge i Stedet for til Esbjerg, idet det jo er der, at Banen Syd paa udgaar fra den sydjydske Tværbane.

Det andet Forslag om en Statsbane fra Statsbanestationen ved Viborg til Statsbanestationen ved Herning er jo et gammelt Spørgsmaal. Saa vidt jeg ved, har der allerede for mange Aar tilbage været Planer oppe om en Bane fra Viborg til Herning, og jeg erindrer meget godt, at i de Aar, da vi her i Folketinget kæmpede om Viborg Banegaards Flytning — jeg var Medlem af det derom nedsatte Udvalg —, var det ikke alene af Hensyn til Aalestrup-Banen og ikke alene af Hensyn til den uheldige Beliggenhed, som Viborg Banegaard i og for sig havde, at vi her i Folketinget Gang efter Gang forkastede Forslaget om Udvidelse og holdt paa Forslaget om Flytning, det var ogsaa af Hensyn til en eventuel Bane fra Viborg Syd paa ind

efter Herning. Viadukten Vest for Bane-
gaarden er nemlig bygget saaledes, at der
er Plads til et Spor mere, end der er, og
derved har man temmelig sikkert tænkt
paa et Spor Syd paa. Foruden at denne
Bane naturligvis kan besørge Lokaltrafikken
fra Egnen mellem Viborg og Herning, vil
den desuden være i høj Grad fordelagtig
for Egnen Nord for Viborg med Hensyn
til dens Eksporttrafik til Esbjerg. Det er
altsaa Hensynet til de Egne, den gaar
igennem, og Hensynet til hele Egnen Nord
for Viborg og dens Eksporttrafik til Es-
bjerg, der giver denne Bane sin Beret-
tigelse. I det hele méner jeg, at denne
Bane er fuldt ud berettiget.

Jeg kommer saa til Forslagene i den
anden Del af Lovforslaget, Afdeling B.
Det første Forslag her er et Forslag om
en Forlængelse og Udvidelse af Grindsted
Mergelbane, hvorved den gøres til Trafik-
bane. Grindsted Mergelbane er jo bygget
i Aarene 1885—86, dels ved privat Tilskud
og dels ved rentefri Statslaan. Allerede
den Gang havde man for Øje, at denne
Bane maaske engang i Tiden kunde be-
nyttes til mere end til Mergelbane. Dette
er ogsaa udtalt af Hedeselskabets Inge-
niører i det Overslag og Andragende, som
fra Hedeselskabets og Komiteens Side er
forfattet om denne Sag. Det er nu alle-
rede 2—3 Aar siden, at Hedeselskabets
Ingeniører udarbejdede en Plan til For-
længelse og Udvidelse af Grindsted Mergel-
bane. Planen gaar ud paa at forlænge
den mod Vest enten til Statsbanestationen
ved Tistrup eller til Statsbanestationen ved
Varde og mod Øst til Farre Station paa
Vejle—Givebanen. Selve Projektet skal
jeg ikke komme nærmere ind paa. Jeg
skal blot udtale, at Grindsted Mergelbane
har faste Spor — foruden Sidesporene —
af omtrent $2\frac{3}{4}$ Mils Længde, og allerede
det er jo altsaa en betydelig Strækning.
Banen benyttes nu kun den halve Del af
Aaret og kun til Mergel. Nu er Hensigten
ved at forlænge den dels mod Vest og dels
mod Øst at skaffe den derværende Egn en
Trafikbane paa billige Vilkaar. Da der jo
som sagt allerede er en Bane paa henvend
3 Mil, og da det er en temmelig billig
Bane, vil det kunne gøres for forholdsvis
smaa Pengemidler. Projektet gaar efter
Hedeselskabets Ingeniørers Overslag og
Tegninger ud paa — skønt Banen jo i
Sporvidde er mindre end Horsens—Tørring
Banen og Skagensbanen — at lave Banen
saadan, at den skulde faa tilhærmelsesvis
samme Trafikveie som Horsens—Tørring-
Banen og Skagensbanen. Det næste For-

slag er jo en gammel Bekendt. Det er
Forslaget om en Fortsættelse af Kolding—
Egtved-Banen over Vorbasse og Hejensvig
til Grindsted. Jeg skal ikke komme nær-
mere ind derpaa. Vi have haft Forslaget
her i Tinget det sidste Par Aar, og det er
jo saaledes en god Bekendt for Tinget, og
for saa vidt der ikke bliver givet særlig
Anledning dertil fra anden Side, skal jeg
ikke omtale det nærmere. Det tredje For-
slag gaar ud paa en Bane fra Moselund
over Brande og Sønderomme-Kirkeby til
Grindsted. Moselund Station er jo en
Station paa Silkeborg—Herning-Banen, lidt
Vest for Silkeborg. Da denne Bane skal
gennem en Egn, der hovedsagelig er Hede-
egn, er Hensigten dels at skaffe denne Egn
en Bane for dens lokale Trafik og dels at
skaffe den en saa nær Forbindelse som
mulig med Esbjerg. Og naar vi tænke os
de andre Baner, og da navnlig Grindsted
Mergelbane fuldført som Bane enten til
Varde eller Tistrup, vil denne Egn der,
som dels er Opland for Herning og Silke-
borg, og dels for Vejle, faa en saa nær
Forbindelse, som den overhovedet kan faa,
baade med Varde, Esbjerg, Vejle, Silke-
borg og Herning. Banen er foreslaaet som
et Anlæg af samme Sporvidde og Type,
som man tænker sig anvendt til Grindsted
Mergelbane, for det første af den Grund,
at efter Forslagsstillernes Mening vil en
saadan Bane magelig kunne tilfredsstille
Trafikfordringerne i en saadan Egn.
Ydermere vil der naas derved, at denne
Egn i det mindste til Varde faar en Bane
af samme Sporvidde. Det fjerde Forslag,
som angaar en Jærnbane fra Herning til
Holstebro, er for saa vidt ogsaa en gam-
mel Bekendt, som det i 1889 indbragte
Forslag; der til syvende og sidst resul-
terede i en Bane fra Vejle til Give, gik
ud paa en Bane fra Vejle til Holstebro.
Det endte, som sagt, med en Bane fra
Vejle til Give, hvilken senere ved Loven af
8de Maj 1894 blev forlænget til Herning.
Forslagsstillerne ere nu af den Mening, at
Egnen mellem Herning og Holstebro lige-
som Egnen mellem Herning, Give og Vejle
har Krav paa at komme med i Jærnbane-
forbindelsen, og vi anse det derfor for rig-
tigt, naar vi nu komme med en større Plan
til Anlæg af Baner i de Egne af Jylland,
som faktisk staa tilbage i den Henseende,
da ogsaa at tage det Stykke mellem Hol-
stebro og Herning med.

Jeg har nu kortelig omtalt de 6 for-
skellige Baner, der ere opførte paa For-
slaget. Med Hensyn til Bekostningerne,
der ville flyde af disse Anlæg, ved man

naturligvis ikke noget bestemt. Men helt ud i det blaa er det dog heller ikke, thi vi have Beregninger over, hvad en Bane fra Vandel til Esbjerg vil koste. Vi have Beregningerne over, hvad en Bane vil koste fra Egtved til Grindsted, og hvad Grindsted Mergelbanes Forlængelse vil koste baade paa den ene og den anden Maade, og naar man tænker sig en Sidebane over Varde til Tistrup eller fra Stillebjerg til Varde, eller omvendt fra et af disse to Steder, en Bane mod Øst til Farre Station paa Vejle—Give Banen, saa har man altsaa en Beregning, der er gammel for de tre Baners Vedkommende. En gammel Plan er der vist ogsaa for Viborg—Herning Banen, men den kender jeg ikke. Sluttes man nu fra disse tre Planer til Planerne for de tre andre Baner, hvor Forholdene ere temmelig ens, kan man sige — nøjagtig kan det naturligvis ikke blive — at Omkostningerne nogenlunde ville dreje sig om en Kapital paa omtrent 6 Millioner Kroner, af hvilke Staten vil komme til at betale omtrent de 4 og private omtrent de 2 Millioner. Naar vi for denne Sum af 6 Millioner kunne faa et Jærnbanelnet af ca. 40 Mils Længde, ligger det naturligvis i, at det ikke alene er Egtved—Grindsted Banen, der bliver smalsporet, men baade Mergelbanen og den Bane, der er foreslaaet fra Statsbanestationen ved Moselund over Brande og Sønderomme—Kirkeby til Grindsted, ere foreslaaede med en Sporvidde af $\frac{3}{4}$ Meter. Jeg tror, at navnlig Ekspropriationsomkostningerne ville blive meget smaa, hvilket særlig bidrager til, at Totalsummen bliver meget lille i Forhold til, hvad der ellers betales her i Landet. I Fjor — ja ogsaa i Forfjor, men navnlig i Fjor, da vi havde Forslagene om Kolding—Egtved-Banen og Vejle—Vandel-Banens Forlængelse til Behandling her i Tinget, — var der især to Anker, som den daværende Indenrigsminister (Hørring) rettede mod disse Forslag. Den ene var, at de ikke toge tilbørligt Hensyn til Bestemmelserne i Loven af 8de Maj 1894 om, hvor mange Baner der aarlig efter denne Lov kunde bygges i Jylland, og den anden var, at vi kom med et enkelt Forslag og stak det ud i det jærnbanelomme Rum i

Jylland uden nogen Plan om, hvorledes dette Rum ellers skulde belægges med Jærnbaner, og uden at vide, om det ikke vilde komme paa tværs af det, man i Fremtiden maatte anse for det rigtige. Den første Anke over, at vi undlod at tage tilstrækkeligt Hensyn til Loven af 1894, var for saa vidt berettiget, som Forslaget forlangte, at Egtved-Banen og Vejle—Vandel-Banens Forlængelse skulde tænkes at gaa samtidig med Forslagene, som ere opførte paa Loven af 1894, men dog heller ikke fordrede, at nogen af dem, der vare opførte paa Loven af 1894, skulde gaa til Side for nogle af disse Forslag. Nu er der paa vort Forslag taget fuldstændig Hensyn til, at Bestemmelsen i Loven af 1894 om, at der for Jyllands Vedkommende kun kan meddeles Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af to Privatbaner i det enkelte Finansaar, fremdeles er gældende. Først naar der er givet Koncession paa alle i Loven af 1894 opførte Baner, eller der i et Aar kun gives en eller slet ingen Koncession, maa de paa vort Forslag opførte Baner træde ind. Hvad den anden Anke om Mangel af en Plan angaar, falder den jo bort, idet der nu foreligger en Plan, der efter min Mening ikke alene fyldestgør disse Egnes Fordringer paa at komme i Forbindelse med Esbjerg men ogsaa Fordringen — for saa vidt den overhovedet kan lade sig fyldestgøre — om, at man bibeholder de gamle Forhold mellem Land og By, at den samme Forbindelse, som det samme Opland har haft til Dato til sine gamle Byer, bliver opretholdt samtidig med, at de paagældende Egne faa saa hurtig Forbindelse som muligt med Esbjerg. Med disse Udtalelser skal jeg foreløbig slutte og afvente, hvad der kommer frem fra anden Side og navnlig fra den højtærede Indenrigsministers Side. Jeg skal anmode den højtærede Indenrigsminister om at tage venligt Hensyn til de Krav og Ønsker, som ere oppe i disse Egne, for de ere sikkerlig i stor Udstrækning berettigede. Ganske vist stilles der ikke smaa Fordringer til Statskassen — det indrømmer jeg — men de ere dog smaa i Forhold til, hvad der skaffes til Veje, og Summen vil sandsynligvis fordeles over en Række af en halv Snes Aar. Vi forlange ikke noget

som helst, inden det, der alt er vedtaget, er fuldført. Med Hensyn til Statsbaneanlægene staa der udtrykkelig, at de ikke komme til Udførelse, før de alt besluttede Statsbaneanlæg ere udførte, og med Hensyn til de private Anlæg gaa de jo ogsaa bag efter Baneanlægene af 1894. Dermed skal jeg slutte i det Haab, at Forslaget her, som tager Sigte paa at yde noget alvorligt og godt til denne Egn af Jylland, der hidtil har staaet tilbage, og som ikke vil fordelte nogen, maa møde den Velvilje, som det efter Forslagsstillernes Mening fortjener her i Rigsdagen og hos den højtærede Minister.

Sloth: Jeg havde næppe tænkt, at jeg skulde have Ordet, før de forskellige Forslagsstillere havde talt, og navnlig havde jeg tænkt mig, at det Forslag, der angaar Statsbanen fra Viborg til Herning, vilde den virkelige Ordfører, det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) have taget Ordet for og have motiveret udførligere, end den ærede Taler, der nu talte, gjorde. Det har min Sympati, at de ærede Forslagsstillere have Øjet aabent for at afhjælpe de Mangler, der øjensynlig ere i Jærnbaneforholdene i Jyllands Indre. Om selve Forslagene, der ere forelagte, derimod ere de absolut rigtige, er et andet Spørgsmaal, men det vil jo klare sig efterhaanden, maaske allerede under Diskussionen og ellers senere under Behandlingen i Udvalg. Spørger man om, hvilket Princip der ligger til Grund for Udarbejdelsen af alle disse Forslag, saa maa jeg for mit Vedkommende erkende, at jeg har Vanskelighed ved at finde den røde Traad i det Princip, der ligger til Grund for de forskellige Forslag, om der da overhovedet er noget Princip deri. Det eneste Princip, som jeg kan finde i Forslaget, er, at hvis man vedtager Forslaget, som det foreligger, vil man dermed slaa Tanken om en midtjydsk Længdebane ihjel, og det forekommer mig noget underligt, da denne jo egentlig har været Befolkningens Tanke om en fremtidig Ordning af Jærnbanespørgsmaalene der i over en Menneskealder, og det forekommer mig saa meget mere underligt, som det jo ogsaa var Jærnbaneudvalgets Tanke her i Folketinget i Slutningen af Halvfjerdserne, og det var den højtærede daværende Ministers Tanke. I Stedet for at samle Trafikken ned midt gennem Jylland til vore Udførselssteder Tyskland og Eshjærg, ser det ud til, at man vil foreslaa smaa Stikbaner ud til Siderne og maaske en Bane, der fører tværs over

efter Kjøbenhavn til over Fredericia. Det er altsaa et Princip, der staaer i fuldstændig Modstrid med det Standpunkt, der ellers, som jeg sagde, har været fremherskende i Jylland omtrent i en Menneskealder. Jeg beklager for øvrigt, at Forslagsstillerne ikke have haft et Kort at kunne levere Medlemmerne til denne Sags Behandling. Det kan nemlig ikke tænkes, at alle Medlemmerne her i denne Sal ere saa nøje lokaliserede, at de kunne danne sig en Mening om disse forskellige Forhold uden at have et Kort for Øje, og selv et almindeligt Postkort vilde klare Begreberne for mange Medlemmer i den Forhandling, der finder Sted om disse Forhold. Efter min Mening vilde alle sunde og naturlige Betingelser stille i den Retning, at vi faa en midtjydsk Længdebane til en af de sydligste Pladser, det være nu enten Bramminge eller Esbjerg, en Bane, der gik midt mellem det frugtbare Østlands vestlige Side og det fattigere Opland fra den modsatte Side. Det var en Linie, der fra første Færd vilde faa ikke alene en hel Del at bestille, men vilde tillige muliggøre denne Egns Opkomst, og den vilde være den naturlige Vej for Produkterne Syd paa, hvad enten det nu bliver Tyskland eller Esbjerg, og en saadan Linie vilde tillige slaa den Konkurrence, der aabenbart er mellem Købstæderne fra Siden, navnlig Østkysten, ihjel. Der er ingen, der vil tage Kortet og se de Forslag, der ere forelagte, f. Eks. Forslaget om Banen fra Egtved til Grindsted, og som ser de Baner, der ere anlagte i Forvejen, f. Eks. fra Vejle til Vandel, uden at han vil bemærke, at disse Jærnbanespørgsmaal ere en fuldstændig Bykonkurrence om Oplandet. Som sagt, jeg følger mig nu ikke kaldet til særlig at tage disse Forhold op, jeg har kun villet pege paa, at Principperne, der ligge til Grund for dette Forslag, slaa den gamle Tanke om en Længdebane op gennem Jylland ihjel, og dette beklager jeg for mit Vedkommende. Det Spørgsmaal, som jeg for øvrigt særlig skal beskæftige mig med, er selvfølgelig det Forslag, der er forelagt om en Statsbane fra Viborg til Herning, idet det er en Selvfølge, at dette Forslag maa ses i Forbindelse med det Jærnbane-forslag, som blev vedtaget ved Loven af 8de Maj 1894 om en Jærnbane fra Rødkærbro til Silkeborg. Det ærede Medlem fra Bække (L. Rasmussen) sagde, at da Viborg Banegaards Flytning blev vedtagen, var det underforstaaet, at Banen fra Viborg til Herning skulde følge efter. Det forekommer mig noget underligt, at den

ærede Ordfører kunde faa det ud af dette, thi den ærede Ordfører maa jo vide, at samtidig med Viborg Banegaards Flytning blev ogsaa Rødkærsbro-Silkeborg Banen vedtagen, og den ærede Ordfører maa jo ogsaa vide, at Ministeren Aaret efter under Behandlingen af et Andragende her i Tinget erklærede, at ingen fornuftigvis vilde kunne forlange eller ønske, at der skal bygges to Baner paa disse to Strækninger. Jeg antager, at alle, baade dette Ting og Ministeren, fremdeles ville indtage dette Standpunkt. Spørgsmaalet bliver da, hvilken af disse Linier der har den største Berettigelse, og jeg skal tillade mig med nogle faa Ord at give mit Bidrag til Løsningen deraf. Jeg maa dog forinden give nogle Oplysninger om Rødkærsbro-Silkeborg Banens Stilling i Øjeblikket. Det vil maaske erindres, at Modstanden her i Tinget og specielt fra den daværende Indenrigsministers Side gik ud paa, at Banen ikke hørte hjemme paa det private Jærnbaneformslag, idet Regeringen maatte stille saadanne Betingelser for Koncessionen, at den vedkommende Egn ikke kunde være tjent med at modtage dem. Den ærede Minister erklærede da ogsaa, at Linien maatte komme til Forhandling paa ny her i Tinget, med andre Ord, at Driften af denne Jærnbane maatte blive Genstand for Forhandling senere. Han mente ikke, at en privat Bane her paa en saa kort Afstand med saa store Anlægsudgifter kunde drives af private. Og det har ogsaa vist sig, at den daværende ærede Minister saa ret i dette Forhold. Kommunerne mellem Silkeborg og Viborg have skaffet $\frac{1}{4}$ af Anlægsudgifterne til Veje i Haab om, at Amtsraadet vilde yde $\frac{1}{4}$ i Lighed med, hvad det gjorde ved Viborg-Aalestrup Banen. Viborg Amtsraad har dog ønsket Driftsforholdene ordnede, inden det tog sin endelige Stilling til Bevillingen, og jeg tror at turde sige, at Amtsraadets Flertal, naar Forudsætningen om Driftens Ordning er sikret eller i alt Fald er stillet i Udsigt, i Virkeligheden føler sig bundet til at yde omtrent det Beløb, der mangler. Den Dag, da det Spørgsmaal er ordnet, er Rødkærsbro-Silkeborg Banen en Kendsgerning. Nu foreslaas her en vestligere Linie fra Viborg til Herning, og Spørgsmaalet bliver da, hvilken af de to Linier der har størst Betydning baade som Forbindelsesbane og som Lokalbane. Jeg antager, at Forslagsstillerne selv mene, at den vestlige Linie særlig vil faa Betydning som Forbindelsesbane. Men hvilken Trafik kan der da ventes paa denne

Linie? Der kan naturligvis ventes det, som Egnen Nord for Viborg producerer og sender til Esbjerg, altsaa Godset fra Løgstør til Viborg. Se vi nu efter paa Statsbanernes Regnskab for forrige Aar, viser det sig, at Viborg—Aalestrup Banen kun har trafikeret en Godsmængde af 221,440 Centner. Hvor meget eller hvor lidt der deraf muligvis vil gaa videre til Esbjerg, er der selvfølgelig ingen, der kan sige. Men at man ikke kan anlægge en trafikerende Bane derpaa, antager jeg, de fleste ville indrømme. Desuden har Viborg—Aalestrup Banen grumme faa rejssende. Nu vil man maaske indvende, at naar Banen fra Svenstrup til Aars bliver færdig, vil det forøge Trafikken paa den nævnte Bane, der derved vil faa større Betydning som Forbindelsesvej til Herning og videre til Esbjerg. Det er muligt, at den vil faa lidt større Betydning, men jeg gør gældende, at det vil være aldeles forsvindende. Der er ingen Tvivl om, at Aalborg By fremdeles vil trække en stor Del af Eksportvarerne til sig fra Himmerland, og i de fleste Tilfælde sende dem direkte med Skib fra Aalborg eller Frederikshavn. Kun i Nødstilfælde, under Isforhold, vil man sende større Kvanta over Esbjerg. Der er intet fornuftigt Menneske, der tror, at en Købmand, der skal sende Varer til et bestemt Dampskib til Eksport, vil benytte en Bane, der er Privatbane fra Svenstrup over Nibe til Aars, Statsbane fra Aars til Aalestrup og dernæst igen Privatbane fra Aalestrup til Viborg. Selv om der nu maatte komme Statsdrift, siger jeg dog, at det er en Bane af den Beskaffenhed, at det ikke kan tænkes, at en Købmand i Aalborg vil benytte den, selv under vanskelige Forhold. Jeg kan da ganske henholde mig til den tidligere Indenrigsministers Udtalelser i Rigsdagstidenden for 1895—96, Sp. 3279. Jeg maa maaske med den højt ærede Formands Tilladelse tillade mig at oplæse nogle Linier heraf. Han svarede nemlig det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen): „Det ærede Medlem tror, at man kan vente en Hovedroute fra Svenstrup over Aars, Aalestrup, Viborg og ad en ny Bane ned over Herning til Esbjerg. Det tror jeg dog ikke. Jeg benægter ikke, at man ad den Vej kan komme til Esbjerg og med nogen Forkortelse af Vejen. Men jeg skal her gentage, hvad jeg oftere har udtalt, at det er Hovedrouterne, som ville blive frekventerede, og Statsbanernes Driftsbestyrelse vil altid finde det rigtigt saa vidt muligt at gaa ad Hovedrouterne. Det er ogsaa det

nemmeste og sikreste. Man vil blive ved med at køre ned ad Østkysten, og man vil gøre rigtigt i at vælge denne Route.“ Der er vist heller ingen Tvivl om, at den daværende Indenrigsminister saa rigtigt, og jeg tror egentlig ikke, at praktiske Folk ville benægte dette. Se vi saa paa den lokale Trafik, som en Herningbane vilde faa, kunne vi hverken ønske eller haabe, at den skal komme i den nærmeste Fremtid. Naar De blot ville se paa et almindeligt Postkort, ville De se, at Strækningen fra Viborg til Herning er den tyndest befolkede Egn i Danmark, at den for den væsentligste Del bestaar af Hede, hvorfor en højtstaaende Jærnbane endogsaa en Gang har udtalt, at der ikke en Gang kunde blive Lyng at køre med. Jeg vil dertil sige, at hvis der skulde være Tale om at bygge en Bane af Hensyn til den lokale Trafik, har jeg endnu aldrig set en Jærnbane blive bygget her i Landet paa en Strækning, hvor der ikke en Gang er Udsigt til, at den i den første Menneskealder skal kunne bære Driftsudgifterne, og hvis der skulde være nogen, der tvivler om Rigtigheden af mine Udtalelser eller mener, at de ere ensidige, vil jeg henstille til de ærede Medlemmer, som jo have fri Jærnbane kort, om de ikke — Banen kommer vel ikke igennem i Aar — men om de ikke til Sommer vilde gøre sig den Ulejlighed at rejse til Viborg og tage en Tur derfra ad Herning til. Jeg antager, at de saa omtrent vilde faa en Bekræftelse paa mine Ord. Desuden maa jeg gøre opmærksom paa, at denne Forbindelsesbane Viborg—Herning vil jo blive omtrent af den dobbelte Længde som en Bane fra Rødkærsbro til Silkeborg. Hvilke Betingelser har da denne Bane fra Rødkærsbro til Silkeborg i Modsætning til den her foreslaaede? Jeg vil i denne Henseende gerne i Korthed henvise til det nordøstlige Jylland, til den Trafik, der gaar ad Hovedrouten forbi Langaa, hvad enten man regner den Del deraf, som gaar Vest paa, eller den store Del, som gaar Østen om, hvoraf den største Del gaar til Tyskland eller Esbjerg. Enhver vil kunne se paa Kortet, at Rødkærsbro som det sydligste Punkt paa Tværbanen vil være den naturlige Forbindelsesvej for den Del af Trafikken, der skal til Esbjerg. Det udgaar fra Hovedrouten, og jeg er af den Anskuelse, at Fremtiden vil vise, at den største Part fremdeles vil gaa ad Hovedrouten; men i øvrigt er det en saa kolossal Mængde af Gods, der gaar den Vej, at det er en rent forsvindende Brøkdel, der føres

fra Strækningen Løgstør til Viborg. Der gaar nemlig efter det samme Regnskab, som jeg omtalte, 6 Millioner Centner ad Hovedrouten, men kun et Par Hundrede Tusinde ad Aalestrup—Viborg Banen. Og hvad angaar den lokale Trafik, der kan ventes mellem Rødkærsbro og Silkeborg, vil jeg allerførst oplyse, at Rødkærsbro Station har allerede omtrent samme Godsmængde som hele Aalestrup—Viborg-Banen beforder, og den har flere rejsende, og at den allerstørste Part af dette Gods og af de rejsende vil blive befordret videre op efter Kellerup til, er der ingen Tvivl om, ligesom den store Del af Gods og rejsende, der kommer til Silkeborg, vilde føres videre Nord paa efter Kellerup, derom er der ingen Tvivl. I øvrigt kan jeg atter her ønske at henvise til Kortet. Med Hensyn til Folkemængde og Bebyggelse staa Strækningen mellem Rødkærsbro og Silkeborg omtrent lige med Østkysten og over Strækningen mellem Odense og Bogense og midt imellem denne og Strækningen Odense—Svendborg. Naar dertil kommer, at Vej-længden kun er den halve af Længden mellem Viborg og Herning, og at Kommunerne paa disse godt 3 Miles Afstand have vist deres Interesse ved at tilbyde over 400,000 Kr. til et Jærnbaneanlæg der, saa vilde det forekomme mig underligt, om Rigsdagen skulde hindre Gennemførelsen af en saadan Linie, der allerede er vedtagen ved Lov, for at sætte en anden Linie igennem i en Egn, hvor den kun vilde komme meget faa Mennesker til gode. Jeg vil tilføje, at hvis det gøres gældende, at det er som Opdyrkningsbane, at Viborg—Herning Linien skal have sin største Betydning, kan der muligvis være noget i det; men paa den anden Side maa jeg hævde, at Størsteparten eller i alt Fald en meget væsentlig Del af Hedestrækningen mellem Viborg og Herning er af den Beskaffenhed, at vi slet ikke kunne ønske, at Befolkningen søger derud og opdyrker den. Jorderne der, som i almindelige Aar kun give 4 à 5 Fold i det højeste, tror jeg ikke, det vil være ønskeligt at lægge for stort Arbejde paa at opdyrke; thi det vil ikke være rentabelt. Jeg for mit Vedkommende vil langt hellere eje 3 Tønder Land god Jord end 100 Tønder Land af den Slags Jord derude. Endelig maa jeg ogsaa gøre opmærksom paa, at Forbindelsesbanen mellem Rødkærsbro og Silkeborg jo er den naturlige Begyndelse til Middlængdebanen, som derfra efter min Mening absolut burde føres videre Syd paa ned til de sydligste Udførselspladser i Jylland. Deri skal jeg

imidlertid ikke fordybe mig videre; jeg antager, at de ærede Medlemmer fra Egnene Syd for Silkeborg ville tage Ordet i den Henseende.

Efter mit Synspunkt kan jeg altsaa i det hele ikke tilraade Vedtagelsen af en Viborg—Herning Bane, fordi den bliver for kostbar, urentabel og ikke fører til nogen synderlig Nytte i Sammenligning med den langt kortere Forbindelsesbane mellem Rødkærsbro og Silkeborg, og endelig fordi den staar for mig som en Hindring for Udviklingen af den midtjydske Længdebane, der efter min Mening i sine Hovedtræk maa staa som Maalet. Skulde jeg ønske noget angaaende Ordningen af de midtjydske Baneforhold, vilde det egentlig være, at Regeringen vilde tage denne Sag i sin Haand og søge ved en upartisk Behandling at løse disse Spørgsmaal, som vi jo dog allesammen, hvilke Anskuelser vi end nære, finde berettigede, ja endogsaa ligefrem paatrængende. Jeg tror overhovedet, at det vil blive vanskeligt for det private Initiativ at løse Spørgsmaalet tilfredsstillende. Man kan ikke lægge Skjul paa, at jo nærmere man kommer Valgene, desto flere Forslag kommer der gerne. Jeg antager dog ikke, det har været de ærede Forslagsstilleres Hensigt at komme med Forslagene just for Valgenes Skyld; jeg tvivler ikke om, at det er, fordi de ønske dem fremmede under enhver Eventualitet, men efter min Mening kan det ikke nægtes, at Forslagene, særlig Statsbaneforslagene, kun bør fremkomme ved Regeringens Initiativ. Der bør være Overvejelser i den Retning paa et saa upartisk Grundlag som vel muligt, og jeg vil derfor, idet jeg fraraader Vedtagelsen af Viborg—Herning-Forslaget, anmode den højtærede Minister om at tage dette Spørgsmaal under velvillig og alvorlig og upartisk Overvejelse, og jeg vil for mit Vedkommende, efter det Syn, jeg har paa Sagen, haabe, at den højtærede Indenrigsminister da vil finde, at han snarere bør gøre Indrømmelser for Realisationen af Rødkærsbro—Silkeborg-Banen, efter de Ofre, man allerede har vist, man vil bringe derfor, end lægge Hindringer i Vejen for den.

Byriël-Jensen: At der er Trang til Jærnbaner ovre i Midtjylland, kunne vi vist nok let alle blive enige om. Men Spørgsmaalet er dette: Hvilke Linjer kunne gøre størst Nytte? Tanken om at faa en Længdebane ned gennem Midtjylland er jo ikke ny, som det allerede er blevet sagt. Man har allerede for mange Aar siden

syslet med Tanken om at bygge en Jærnbane fra Tange gennem Gudenaadalen til Silkeborg. Man mente saa at standse Pramfarten paa Gudenaaden og benytte Vandet til Overrissing, hvorved man kunde omdanne ikke saa faa Tusinde Tønder mager Sandjord til frugtbar Eng. Denne Tanke var efter min Mening rigtig, men den er man nu kommen bort fra, og det vil vistnok være vanskeligt igen at faa den til at slaa igennem. Men hvis man nu skulde rykke saa langt mod Vest som til Linjen mellem Viborg og Herning, som der er Tale om i det foreliggende Forslag, og man saa derved skulde skyde begge de to andre Linjer til Side — altsaa den Linie, jeg her har tænkt paa, men som der ikke foreligger Lovforslag om, og den Linie, som var med paa Jærnbaneloven af 1894, nemlig fra Rødkærsbro over Kellestrup til Silkeborg og videre Syd paa, — tror jeg, man vilde gøre Uret. Der er nævnt den Betydning, det har at faa en Jærnbane gennem en Egn, hvor der kan ventes en Trafik, der forslaar noget, i Stedet for at faa den gennem en Egn, som ikke alene i Øjeblikket er overordentlig tyndt befolket, som Egnen mellem Viborg og Herning, men hvor der heller ikke er Betingelser for, at der i Fremtiden kan ventes nogen større Tilslutning til en saadan Bane, og der er jo en forbausende Forskel paa disse to Ting. Jeg er fuldstændig enig med det ærede Medlem for Kellestrup (Sloth) i, at det er urigtigt at lægge an paa at faa Folk til at slaa sig ned paa den Del af de jydske Heder, hvor de under almindelige Forhold ikke kunne drive det videre end til at avle i det højeste en 4 à 5 Fold. Driftsomkostningerne ere nu om Stunder alt for store til, at man kan nøjes med et saa lille Udbytte, og det bliver vistnok Tilfældet paa store Strækninger mellem Viborg og Herning. Naar der saa er talt om gennemgaaende Trafik — og det er den, man ikke mindst har for Øje, naar man vil bygge en Længdebane gennem Midtjylland — er det aabenbart Forbindelsen mellem store Dele af Nordjylland og Esbjerg og Tyskland man tænker paa. Men det har dog ogsaa Betydning at faa en Bane af lokal Art. Silkeborg, Viborg og Randers ere betydelige Byer, og selv den mindste af dem kan ikke regnes til vore helt smaa Købstæder. Silkeborg er i rask Udvikling og tæller ikke saa faa Tusinde Indbyggere, Viborg hører heller ikke til de mindste Byer, og Randers regnes mellem Landets største Købstæder. Det vil derfor heller

ikke være uden Betydning, at Forbindelsen mellem disse 3 Byer, mellem Randers og Silkeborg og mellem Viborg og Silkeborg bliver lettere, end den nu er. Skal man rejse fra Viborg til Silkeborg eller omvendt, maa man rejse en Vej, der er flere Gange længere, end den vilde blive med en Bane fra Rødkærbro over Kellerup til Silkeborg. Skal man rejse fra Viborg til Silkeborg ad Banen, maa man om ad Langaa, som ligger mod Øst i Nærheden af Randers, og saa videre Øst og Syd paa over Aarhus og Skanderborg til Silkeborg. Ærede Medlemmer ville, selv om de ikke ere fra Jylland, forstaa, at det er en overordentlig lang Omvej. Selv om det ikke i samme Grad er Tilfældet mellem Randers og Silkeborg, er Forbindelsen ogsaa der en ret betydelig Omvej. Altsaa vil det være værd at gøre Forsøg paa at lette Forbindelsen mellem 3 saa betydelige Byer. Mellem de 3 Byer er der ogsaa en saa god Egn, at en saadan Forbindelse vil have overordentlig Betydning for mange Mennesker. Der er ingen Tvivl om, som det ogsaa er sagt af det ærede Medlem fra Kellerup (Sloth), at den Trafik, der kan ventes paa en Bane fra Rødkærbro over Kellerup til Silkeborg, vil blive langt større end ad den foreslaaede Vej, i alt Fald hvad den Del af Trafikken angaar, der kan optages undervejs, uagtet denne Vej længde er langt kortere end fra Viborg til Herning. Naar man saa erindrer, at den Egn virkelig har Betingelser for Udvikling, saa at Trafikken kan ventes forøget, mener jeg, det er fuldt forsvarligt at holde den Tanke fast, som man ogsaa søgte at gennemføre i 1894, idet denne Bane var med paa den store Lov og blev vedtagen sammen med de andre private Jærnbaner, og tillige fastholde Tanken om en Fortsættelse af Banen videre fra Silkeborg i sydlig eller sydvestlig Retning. Det er heller ikke nogen ny Tanke. Det vil jo ikke være muligt at gennemføre en Bane dernede under de samme Vilkaar, hvorunder man har bygget private Baner i Almindelighed og fremdeles tænker at bygge dem. Det vil ikke være muligt at bygge Baner der uden langt større Tilskud fra Statens Side. Jeg tænker mig det nærmest som en Statsbane, maaske med et passende Tilskud, dog ikke større, end at Befolkningen kunde overkomme det. At Staten skulde tage langt stærkere Tag der, end ved Anlæg af private Baner i Almindelighed, er imidlertid forsvarligt, ikke alene, fordi Befolkningen der ikke har Raad til selv at tage saa store Tog som i de bedre Egne,

men ogsaa fordi Banen selvfølgelig vil have mere end lokal Interesse, idet den bringer større Dele af Nordjylland i hurtigere Forbindelse med Esbjerg. Hvis Spørgsmaalet skulde blive rejst om Anlæg af Dobbeltspor paa Østbanen i Jylland, ligesom paa Sjælland — jeg billiger for Resten, at man gik dertil mellem Roskilde og Korsør — og man virkelig skulde faa det gennemført, medens man saa skubbede Tanken til Side om at faa en Bane ned gennem Midtjylland, vilde man gøre en stor Uret mod Befolkningen der uden i Virkeligheden at gavne ved Anlægget af Dobbeltsporet derovre. Den Trafik, en Bane gennem Midtjylland vil faa, vil selvfølgelig bevirke, at der bliver mindre Trafik paa den østjydske Bane, saa at det ikke bliver nødvendigt at anlægge Dobbeltspor der. Ved at bygge en Bane ned gennem Midtjylland slaar man altsaa to Fluere med et Smæk, man tager en Del af den maaske for stærkt voksende Trafik bort paa den østjydske Bane, og samtidig gavner man det store Tal af Mennesker, der bor paa denne lange Strækning ned gennem Midtjylland. Jeg vilde, som sagt, anse det for det bedste, at man var gaaet tilbage igen til den gamle Tanke om at bygge en Jærnbane fra Tange gennem Gudenaadalen til Silkeborg, men da jeg mener, det er uigennemførligt efter den Stemning, som har været for Banerne her i Rigsdagen, vil jeg i dets Sted varmt anbefale, at man ikke bygger en Bane fra Viborg til Herning, men derimod fra Rødkærbro til Silkeborg og saa videre Syd paa saaledes, som ogsaa Tanken var i 1894. Jeg skal ogsaa indrømme over for Ordføreren for Forslagsstillerne (L. Rasmussen), at han i sit Indledningsforedrag sagde, at det ikke var Meningen at skubbe nogen af de Baner til Side, som fandtes paa Jærnbaneloven af 1894, og at man, som det ogsaa staar i det foreliggende Lovforslag, først tænker paa at bygge de her projekterede Jærnbaner, naar de øvrige Jærnbaner ere gennemførte. Men jeg kan dog ikke tænke mig Muligheden af, at man vil gennemføre begge disse to Baner baade den fra Rødkærbro over Kellerup og videre Syd paa og ogsaa den fra Viborg over Herning, som saa ogsaa skulde gaa videre Syd paa. Jeg ved, at den vilde faa Tilslutning til den nuværende Statsbane ned til Esbjerg, men derved vilde man udelukke det saakaldte jærnbanelomme Rum Syd og Sydvest for Silkeborg, og denne Egn trænger efter min Mening ikke blot til en Bane, men ogsaa til en god Bane. Den kan ikke blot nøjes med en tarvelig, smalsporet

Bane. Jeg vil dermed anbefale, at man holder fast paa Tanken om at bygge en Bane fra Rødkærsbro over Kellerup til Silkeborg og videre Syd paa.

Bøtke: Det er ganske naturligt, at man, naar man vil løse Spørgsmaalet om en Jærnbane i denne hidtil temmelig stedmoderligt behandlede Egn, maa tage Sigte paa til Dels at kunne løse det i Form af en Statsbane og ikke i Form af en Privatbane, og for saa vidt kan jeg kun glæde mig over, at de ærede Forslagsstillere have haft Øje for den rette Fremgangsmaade. Et andet Spørgsmaal er, om man i øvrigt kan glæde sig ved at se Forslaget, som det foreligger. Ganske vist kan ingen nægte, at det vil komme en ikke ganske ringe Del af Befolkningen til gode, hvis dette Lovforslag gennemføres uden væsentlige Forandringer; men det forekommer mig, at naar man skal ind paa dette store Spørgsmaals Løsning, maa man tage Sigte paa ikke alene at korte Vejen for Trafikken fra det store nordlige Banekompleks til Udførselsstederne, men der er desuden adskillige andre Hensyn at tage. Disse blive ikke fyldestgjorte ved det her foreliggende Forslag, og da navnlig ikke Hensynet til at tilvejebringe en nogenlunde let Forbindelse over Vejle ad Bramminge til. Det bliver sikkert en overmaade ringe Del af den Trafik, som nu føres ad Østbanen, som vil kunne ledes ad den Vej, og selv om en Del af den gaar derind, vil Vejen til Udførselsstedet kun blive en lille Smule kortere end ved at følge Hovedlinien. Hvis man derfor paa en nogenlunde tilfredsstillende Maade vil søge at løse dette Jærbanespørgsmaal, saa at det i et noget videre Omfang kan faa Betydning for dette betydelige Opland, som nu henligger uden Bane, maa man gaa den Vej, som blev omtalt af de sidste to ærede Talere. Man vil ogsaa herved netop tage Sigte paa, hvad man i en nær Fremtid maa have op. Man maa erindre, at der her passerer en Strækning, hvor der ikke blot er Hundrede Tønder Land ældre og yngre Skove, men at der her findes 3 Kvadratmil af ældre og yngre Plantager. Det kan dog næppe være Meningen, at man vil bringe de store Ofre, som virkelig ere blevne bragte, og hvorfor vi Jyder ere meget taknemmelige, for at tilvejebringe en Kultur af Hederne, og at man saa samtidig, naar der skal søges tilvejebragt en Jærbaneforbindelse i den paagældende Egn, rent vil overse netop denne vigtige Side af Spørgsmaalet. Dette er altsaa det andet Hensyn, som man efter

min Mening maa tage, hvis man vil have denne Opgave løst. Dertil kommer, at der i denne temmelig betydelige Strækning, som den midtjydske Længdebane vil komme til at gennemskære, utvivlsomt forefindes ikke ganske faa Pletter, hvor der virkelig er Betingelser til Stede for at skabe Hjem i Fremtiden, naar der blot kan tilvejebringes en saadan Forbindelse, at de Folk, som have Vilje og Evne til at ofre sig for dette Opdykningsarbejde, kunne komme i Forbindelse med Omverdenen. Det er disse tre Hovedhensyn, man maa tage, hvis man vil løse Jærbanespørgsmaalet i den paagældende Egn, og jeg tror ikke, at disse Hensyn fyldestgøres ved det foreliggende Forslag. Det ligger fjernt for mig at sige, at dette Forslag intet vil udrette; det vil sikkert kunne udrette noget, men Hovedsagen er, at man søger at finde den bedst mulige Løsning, som kan bevirke, at en væsentlig Del af Produkterne, som nu føres ad den østlige Hovedbanelinie, kan føres ad en betydelig kortere Vej til Udførselshavnen, end Tilfældet er efter det nu foreliggende Forslag. Der foreligger ingen nærmere Oplysninger angaaende de forskellige Liniers Længder. Jeg tror, at en væsentlig Del vil faa 10—12 Mil kortere, hvis man lægger Banelinien fra Rødkærsbro over Silkeborg i en saa nogenlunde lige Linie ned til Bramminge, hvad der vistnok er det naturlige eller, om man hellere vil, til Esbjerg. Besparelsen herved, ikke alene ved Befordringen af Produkterne, men ogsaa ved den dermed i Forbindelse staaende Sikkerhed for ikke i en overskuelig Fremtid at være henvist til at anlægge Dobbeltspor paa Østbanen, forekommer mig at tale saa stærkt for en midtjydske Længdebane, at der næppe er Grunde i modsat Retning, der staa i Forhold dertil. Det ærede Medlem for Viborg henstillede, om det ikke vilde være rigtigt, at den højtærede Indenrigsminister tog Spørgsmaalet om en Jærnbane i den paagældende Egn op og undersøgte, hvad Vej man helst burde gaa med en saadan midtjydske Længdebane. Denne Tanke tiltaler mig, thi først, naar dette Spørgsmaal er løst, vil man faa nogenlunde Klarhed over, hvad der videre bør gøres i den paagældende Egn med Hensyn til private Jærbaneanlæg. En saadan Længdebane vil bestemme, hvorfra og hvorhen de forskellige mindre, lokale Baner skulle føre. Jeg ved godt, at der blandt de private Baner er foreslaaet en Bane fra Moselund Syd paa. Dersom Forholdene vare saaledes, at man kunde gaa ud fra, at en Bane gennem denne Egn kun vilde faa lokal Inter-

esse, vilde der slet ikke være noget at sige til, at denne Bane anlagdes smalsporet. Men jeg har allerede her nævnt, hvilken Betydning en Bane gennem Midtjylland vilde faa, ikke alene for de bestaaende, men ogsaa for de vordende Skove, idet man da vil kunne føre Træ og Tømmer omkring til de forskellige Pladser. Allerede af den Grund vilde det være absolut forkasteligt at gøre Banen smalsporet. Der skulde da foretages Omladninger ved begge Banens Endepunkter. Lige saa sikkert som det er, at disse lette Baner kunne have stor Betydning som lokale Baner for deres større eller mindre Opland, hvor det kun gælder om at skaffe Forbindelse med den nærmeste Plads, paa hvilken Befolkningen afsætter sine Produkter, og hvorfra de faa deres Forbrugsartikler tilførte, lige saa sikkert er det, at man ikke med Fordel vil kunne lægge en saadan smalsporet Bane ind, hvor man til begge Sider har Forbindelse med de sværere Statsbaner, allermindst der, hvor man med Sikkerhed kan gaa ud fra, at der med Tiden vil blive en ganske betydelig Trafik med Træ og Tømmer.

Jeg skal kortelig slutte med at sige, at det har glædet mig at se, at dette Spørgsmaal om Baner derude er rejst. Det blev rejst allerede for et Par Aar siden. Jeg tror, at der er en Bevægelse oppe, som har grebet Befolkningen paa hele den lange Strækning fra Rødkærsbro over Silkeborg, Nørre-Snede og Sønder-Omme ned til Bramminge. Befolkningen staar lysvaagen over for dette Spørgsmaal og ønsker det løst. Det kan derfor kun glæde mig at se, at man herinde fra i alt Fald har rejst dette Spørgsmaal om Baneanlæg i den paagældende Egn. Jeg vil bede de ærede Forslagsstillere og alle Venner af disse Baneanlæg om at se ganske rolig paa Spørgsmaalet. Jeg tror, at det ikke vil være umuligt at opnaa Enighed om, at skal Spørgsmaalet løses og skal det løses paa tilfredsstillende Maade for alle Parter og for Egnens Befolkning, kan det kun ske ved, at man tilvejebringer en Statsbane i Forbindelse med Rødkærsbro eller den indbefattet over Silkeborg ud over Nørre-Snede eller i Nærheden deraf — jeg skal ikke indlade mig paa nærmere at slaa bestemte Punkter fast — og videre ud over Egnen efter Brande. Jeg tror, at hvis man opfylder det Krav, som Befolkningen her stiller, vil man vistnok være ude over Spørgsmaalet om Statsbaneanlæg i Jylland, i alt Fald for en overskuelig Fremtid. Man vil da ogsaa have

naaet, at det vil kunne indrettes saaledes, at der kan blive en sund og fornuftig Plan for den Tilknytning, som de private Baner kunne faa til den her nævnte Linie. Jeg skal ikke fordybe mig i Betragtninger over de øvrige Forslag. For mig er det Hovedsagen at faa rigtig begyndt, og jeg tror, at dette er en rigtig Begyndelse, og hvad der saa i øvrigt skal ske med Vejlebanen, om man muligt samtidig kunde tage Spørgsmaalet om en Bane fra Viborg over Herning med, og hvad der for øvrigt skal gøres, skal jeg ikke dvæle ved, jeg skal være meget villig til at støtte Forslag herom efter Evne, dersom saadanne fremkomme, og hvis der foreligger fornuftige Grunde for dem. Jeg vil altsaa bede de ærede Forslagsstillere og det høje Ting og ikke mindst den højtærede Minister at se lidt nøjere paa, om Spørgsmaalet ikke fornuftigst og bedst lader sig løse paa den Maade, som af de ærede forrige Talere og mig anført.

S. Sørensen: Ja, det er kun et Forslag paa Afdeling B., jeg ønsker at sige et Par Ord om. I øvrigt skal jeg ikke blande mig i den Strid, som absolut maa affødes, naar saa store Baneforslag komme frem, som her er Tilfældet, idet de lokale Interesser jo da ville gøre sig stærkt gældende. Grunden til, at jeg har ønsket at være Medforslagsstiller til dette Forslag, er det Forslag, som omhandles under Afdeling B. § 8, 1, om Grindsted Mergelbanes Forlængelse ind til Statsbanerne, idet dette jo ogsaa kommer til at berøre den Egn, som jeg har den Ære at være Repræsentant for. Det er vist en gammel Tanke, at Mergelsporet kunde forlænges til en Station paa Statsbanerne, særlig Vest paa. Det turde fremgaa deraf, at man den Gang byggede Sporet saa stærkt, at det senere vilde kunne evne at modtage en Trafik lig med den nuværende Skagensbane, hvilket jo Ingeniørerne fremstille i det Forslag, som er forelagt for os og den højtærede Regering. Nu kunde det imidlertid synes, som om der blandt Egnens Befolkning derude kunde være Uenighed om, hvilken Vej man skal vælge, idet der foreslaas to Stationer, et Enten—Eller mellem Tistrup og Varde som Forbindelsesstation for Mergelsporet paa den vestjydske Bane. Det er imidlertid ikke Tilfældet. Der har ikke været nogen egentlig Kamp blandt Befolkningen om de to forskellige Linier. Dette vil fremgaa af, at de to til Regeringen indleverede Projekter — de ere ogsaa en Del ærede Medlemmer i denne Sal bekendte —

og de Andragender, som fulgte med dem, ere underskrevne af de samme Mænd. Der har, saa vidt mig bekendt, været en Deputation baade hos den forhenværende og den nuværende højtærede Indenrigsminister, og de vedkommende Mænd ere altsaa gaaede ud fra den Tanke: Faa vi en Linie, som Regeringen, de sagkyndige og Lovgivningsmagten kunne enes om, ville vi finde os deri, tage imod den og være glade ved den. Saaledes har jeg opfattet Standpunktet hos disse Mænd, naar de have været herovre i Kjøbenhavn. Der foreligger ret detaillerede Forslag, som vistnok ere byggede paa Undersøgelser, som Ingeniørfirmaet Werner & Winkel allerede i Aaret 1893 har foretaget, men som senere ere blevne gennemsete og til Dels omarbejdede af Hedeselskabets Ingeniør, Jørgensen. Dette Arbejde er udført i Slutningen af 1895 og er altsaa af temmelig ny Dato, og i 1896 blev, saa vidt mig bekendt, disse Forslag, Tegninger og Fremstillingen af, hvorledes Beløbet kunde skaffes til Veje, samt Fortegnelsen over de Beløb, som allerede vare tegnede ad kommunal Vej, indleverede til Regeringen. Den daværende Indenrigsminister lovede vistnok at tage Sagen under Overvejelse og se, hvilken Plan han fandt mest formaals-tjenlig, og han lovede, at han skulde underrette Komiteen, som arbejdede for Sagen, derom. Dette skete imidlertid ikke og er ikke sket senere. Jeg har derfor for mit Vedkommende fundet det rigtigt at være Medforslagsstiller for at faa dette Spørgsmaal taget med i Betragtning, naar vi overhovedet skulle til ny private Jærnbaneanlæg ude i denne Egn, og jeg imødeser derfor med nogen Forventning den højtærede Ministers Svar, idet jeg jo kan gaa ud fra, at den højtærede Minister maa være bekendt med Sagen, der i alt Fald har ligget i Ministeriet et Par Aar, ret vel oplyst, saa vidt jeg kan skønne. Derefter vilde jo ogsaa baade Egnens Befolkning og dens Repræsentanter kunne lægge deres Bestik, selv om det vil være vanskeligt at faa denne Sag bragt til Ende og afsluttet just nu i Løbet af disse 5—6 Uger, eller hvor lang Tid der kan være tilbage af denne Samling. I alt Fald vil det dog kunne bidrage til, dels at vi kunne komme i Forbindelse med den ærede Minister, og dels — ved at der bliver nedsat et Udvalg til at arbejde for Sagen — til at fremskaffe mere Klarhed over, hvorledes Beboerne for øvrigt skulle tage fat, for at det senere

saa hurtigt som muligt maa kunne lykkes at faa Grindsted Mergelbane forlænget mod Vest til en Station paa Statsbanen, saa at den kan omdannes til en Trafikbane. Hermed skal jeg anbefale ogsaa dette lille Forslag til Tingets videre Eftertanke og Velvilje.

Mølgaard-Nielsen: Det er som Medforslagsstiller af Forslaget, at jeg gerne vil sige et Par Ord, særlig om Forslaget under B. 4, altsaa om Herning—Holstebro-Strækningen. Som den ærede Ordfører oplyste, er dette jo et gammelt Forslag, idet det blev indbragt her i Tinget i 1889. Det vandt den Gang almindelig Tilslutning og blev modtaget med stor Velvilje. Det var indbragt ikke alene af Repræsentanter for Vejle og Ringkøbing Amter — og for disse gjaldt det særlig om at faa noget frem i det store jærnbanelomme Rum — men ogsaa af Repræsentanter for Skanderborg Amt, nemlig de ærede Medlemmer for Horsens og Brødstrup, og endogsaa et Medlem fra Sjælland var Medforslagsstiller. Desværre mødte Forslaget den Gang Modstand hos den daværende Indenrigsminister, og i Udvalget maatte man saa nøjes med at vedtage Strækningen fra Vejle til Give. Der var kun tre af Udvalgets Medlemmer, som bleve ved at holde fast paa hele Linien, og det var de ærede Medlemmer for Holstebro, Herning og Tisted. To af Udvalgets Medlemmer sluttede sig principalt til at blive staaende ved hele Forslaget, men de kunde subsidiært gaa med til at følge Fler-tallet. Der udtales i Betænkningen, at grundet paa, „at Forslaget har stødt paa bestemt Modstand fra Indenrigsministerens Side, har Udvalgets Flertal ikke fundet det rigtigt for Øjeblikket at fastholde Forslaget i sin fulde Udstrækning“. Endvidere siges der: „En Bane fra Vejle til Give vil ikke blot være af Vigtighed for det betydelige Opland, den betjener, men ogsaa af Betydning for en fremtidig ogsaa Udvikling af Jærbanenettet i Nørrejylland.“ Man gaar altsaa ud fra, at der ikke er foregrebet noget ved først at bygge til Give. Nu er Banen jo, som ærede Medlemmer vide, bleven fortsat længere, thi ved det sidste store Jærbaneforslag, der var forelagt i 1893—94, blev denne Banestrækning forlænget indtil Herning. Jeg havde allerede den Gang stor Lyst til at faa det hele med; men det lykkedes ikke. Det ærede Medlem for Svendborg (P. Jørgensen) og jeg stillede allerede den Gang

Ændringsforslag om at faa Strækningen fra Holstebro til Herning med; men da Forslaget hverken fra Ordførerens eller Ministerens Side blev billiget, maatte vi tage det tilbage; men de Ord, som den ærede Ordfører fremkom med som Svar paa vort samt paa et andet æret Medlems Ændringsforslag, gav mig dog Haab om, at man i en ikke alt for fjern Fremtid atter vilde kunne tales ved om denne Sag. Den ærede Ordfører sagde nemlig til vort Forslag og til det Forslag, som var indbragt af det ærede Medlem for Give (S. Jørgensen) om, at der maatte komme en Bane fra Give til Sønderomme: „Jeg skal i den Anledning bemærke, at til den Indvending, at naar vi nu vedtage en Jærnbanelov, som omfatter et Tidsrum af 10 Aar, maa man kunne frygte, at hvad der ikke er optaget paa denne Lov, overhovedet vil være afskaaret fra at komme i Betragtning inden Udløbet af disse 10 Aar, maa der svares, og deri er Udvalget enigt med mig, at saaledes kan det egentlig ikke opfattes. Det er klart nok, at de Baner, som nu staa paa Lovforslaget, have Fortrinet med Hensyn til at komme i Betragtning — den, der kommer først til Mølle, faar først malet — men paa den anden Side er der heller ikke Tvivl om, at der er adskillige af disse Baner, som ikke i Virkeligheden vilde blive udførte, og saa snart der derved bliver Plads i Rækken af Baneanlæg, vil der allerede i Løbet af de 10 Aar være fuld Anledning til at fremkomme med andre.“ Det ærede Medlem for Give tog sit Forslag tilbage, idet han udtalte: „Jeg har saa det Haab, at man ad Aare kan komme frem med det igen og faa det vedtaget.“ Dette kan nok styrke mit Haab om, at det ikke er ørkesløst at komme frem med det i Aar, og nu er der saa meget mere Grund til det, som der nu er hengaaet omtrent 4 Aar, uden at denne Bane er kommen sin Virkeliggørelse nærmere. Der er sagtens ikke tilstrækkelig Interesse for Sagen, da man ingen Sikkerhed har for, at Lovgivningsmagten i en nær Fremtid vil kunne enes om at give Tilladelse til at bygge den savnede og ventede Strækning mellem Herning og Holstebro. Der har da ogsaa været Tale om at indgive Forslag, gaaende ud paa at faa ændret Loven saaledes, at man byggede til Brande foreløbig i Stedet for, som det nu er bevilget, til Herning; men det er jo dog ikke sket. Jeg tror, at den væsentligste Hindring var den, at Ringkøbing Amtsråd hidtil ikke har villet tage bestemt Stilling til denne Sag, ikke har villet yde noget bestemt Bidrag til Banen. Det kan man jo godt forstaa, da det kun kom en

Del af Amtet til gode, og da man endnu ikke ved, hvorvidt det gaar med at faa det øvrige Stykke bevilget; derfor have de holdt sig tilbage, og derfor har jeg anset det for formaalistjænligt at faa Sagen frem i Tinget paa ny. Jeg haaber, at den fremdeles skulde møde Velvilje her i Salen. Jeg har rigtignok haft Betænkelighed ved at være med, men det er af en anden Grund. Ærede Medlemmer vide jo, at der i Finansudvalget ligger et Andragende fra de jydsk Landboforeninger, og der ønskes jo, at Anlægget maa blive udført af Staten, saa at den bliver Statsbane. Men jeg vil rigtignok ikke haabe, at det skulde foregribe denne Sags Afgørelse. Det er jo en Selvfølge, at jeg med største Fornøjelse vilde se den anlagt som Statsbane; og jeg haaber ogsaa, de andre Forslagsstillere langt hellere se, at Sagen bliver fremmet ad denne Vej. Jeg vil nu haabe, at den højt-ærede Minister ved samme Lejlighed vil kunne udtale sig om, at han har et andet Syn paa den Sag end den forhenværende Indenrigsminister. Vi vide jo, at Sagen fra først af var vel begrundet, overvejeth og undersøgt af Generaldirektør Tegner og Højesteretssagfører Bagger. De have gjort et godt Arbejde, lavet Tegninger og gjort Overslag, saa det passer ikke, hvad den ærede Ordfører den Gang sagde om mit Ændringsforslag i 1894, at denne Bane saavel som den af førnævnte ærede Medlem (S. Jørgensen) foreslaaede Bane ikke vare tilstrækkelig undersøgte. Jo, det er sikkert og vist, at de ere undersøgte, og det er anerkendt fra alle Sider, og det er blevet udtalt her i Salen, saa jeg skal ikke komme nøjere ind paa det her om den store Nytte, som disse Baner vilde gøre i disse jærnbanefattige Egne; det er jo det største jærnbanetomme Rum, vi have i Jylland, ikke alene til Gavn paa disse Egne, men ogsaa meget længere Nord paa. Det ses klarlig deraf, at et daværende Medlem for Tisted Amt, Jagd, var med til at holde fast paa hele Strækningen til det sidste. Jeg skal saa ikke videre udtale mig om Sagen, jeg haaber, den er klar for alle, saa at den ikke skal møde samme Modstand, som det lader til, at Viborg—Herning-Banen møder her. Jeg haaber, enhver vil forstaa, at Forslaget er berettiget saa meget mere, som det ser ud til, som jeg sagde før, at der er Frygt for, at Banen ikke kan bygges paa Grund af, at Pengene ikke kunne skaffes til Veje under de Omstændigheder, som nu foreligge. Jeg vil altsaa hermed anbefale særlig denne Del af Lovforslaget, som jeg her har omtalt, til den højtærede Ministers Velvilje, og med det samme vil jeg anbefale det An

dragende, der ligger i Finansudvalget om den samlede Plan over disse Baner, som ønskes fremmede.

Indenrigsministeren (*Bardenfleth*):

Det har jo ikke været med Urette, at man straks efter Vedtagelsen af Privatbaneloven af 8de Maj 1894 forudsagde, at der efterhaanden i det saakaldte jærnbanelomme Rum i Jylland vilde udvikle sig en saa stærk Agitation for ogsaa her at faa et Jærbanenet bygget, at Kravene efterhaanden vilde blive stærkere og stærkere, saa at man maatte gaa til en Løsning af dette Spørgsmaal og maaske yderligere, end man oprindelig havde tænkt sig. Det var vel Meningen ved Privatbaneloven af 1894, at Kravet om ny Jærnbaner med den skulde falde til Ro i en Række af Aar, men selvfølgelig kan man ikke undre sig over, at man i de forskellige Egne, hvor man har ment, at Interesserne ere blevne noget til-sidesatte ved Loven af 1894, fremdeles har ønsket og agiteret for Gennemførelsen og Realisationen af de lokale Ønsker, Vi have i de foregaaende Samlinger oplevet nogle Forpostfægtninger i saa Henseende gennem private Lovforslag særlig om Forlængelsen af Kolding—Egtved-Banen og Vejle—Vandel-Banen til Esbjerg. Naar man ser paa det foreliggende Lovforslag, faar man ved et flygtigt Gennemsyn Indtryk af, at det skulde forberede til et Hovedslag, men jeg tror, at man ved nøjere Eftersyn, suppleret med de Bemærkninger, hvormed Forslaget har været ledsaget fra forskellige Talere i Dag, vil komme til Erkendelse af, at Forslagsstillerne næppe have tænkt sig, at det Forslag, her foreligger, skulde danne et umiddelbart Grundlag for en eventuel Lov om en samlet Jærnbanebygning i denne Del af Jylland. Jeg kan for mit Vedkommende for saa vidt ikke andet end hilse Forslagets Fremkomst med Tilfredsstillelse, som det jo viser, at man er inde paa en Anerkendelse af, at det ikke vilde kunne nytte at gaa til en stykvis Løsning af de forskellige Opgaver, der her foreligge; men at man maa komme til en samlet Overvejelse af hele Spørgsmaalet om Jærnbaneanlæg i den sydlige Del af Jylland. Jeg anerkender ogsaa, at Forslaget gaar den rette Vej, for saa vidt som det har taget op Jærnbanebygningen i hele den Del af Jylland, der ligger mellem den nordlige Tværbane, Langaa—Viborg—Holstebro og den sydlige Tværbane Fredericia—Lunderskov—Esbjærg, fordi man herved ogsaa kommer ind paa Løsningen af den Opgave, hvor de gennemgaaende Trafiklinier skulle bygges.

□

Thi det er efter min Mening aldeles nødvendigt, at stille sig dette klart for Øje. Vi kunne ikke gaa til et System af Privatbaner, forinden vi faa gjort os det klart, hvor vi skulle, og om vi overhovedet tillige skulle gaa til Anlæg af Statsbaner i denne Del af Jylland. Jeg er for mit Vedkommende ganske enig i, at Statsbaneanlæg vil kunne være paa sin Plads her, hvor det gælder om at tilfredsstille den gennemgaaende Trafik. Naar vi kunne komme til Enighed paa dette Punkt, kommer saa i anden Linie Spørgsmaalet om, hvor vi saa skulle lade de private Banelinier støde til de gennemgaaende Statsbaner. Men vi se jo straks, at naar vi rejse Spørgsmaalet om Statsbanebygning, komme de forskellige modstridende Anskuelser frem, saa at det allerede paa dette Punkt ikke vil være let at komme til Enighed. Vi have hørt Fortalere, særlig i Dag, for en midtjyds Længdebane fra Rødkærbro over Kellerup til Silkeborg og en Forlængelse Syd paa til Bramminge eller Esbjerg. Vi ville i det foreliggende Forslags § 1 se Talsmænd for et Statsbaneanlæg fra Viborg til Herning; derved antydes altsaa en Vej for den gennemgaaende Trafik i en ganske anden Retning. Der er i Lovforslagets § 8 under Nr. 4 opført en Jærnbane fra Herning til Holstebro som Privatbaneanlæg. Jeg skal ikke nægte, at for mig staar det dog som et Spørgsmaal, om ikke ogsaa Anlægget af denne Bane bør høre med i Rækken af de Anlæg, der skulle tjene den gennemgaaende Statsbanetrafik, naar man ser hen til dens eventuelle Forlængelse til Give, hvorved jeg ganske vist ikke overser, at dette sidste Baneanlæg er opført paa Privatbaneloven af 1894. Men i saa Henseende er jo Anlægget ikke anderledes stillet end det, der er opført i Forslaget i § 1 under Nr. 1 om en Forlængelse af Vejle-Vandelbanen til Bramminge. Det er ogsaa en Forlængelse af en Privatbane til en Statsbane. Det er saaledes allerede et stort Spørgsmaal, hvorledes man skal løse Opgaven med Hensyn til Statsbaneanlægene, og for mig staar det saaledes, at naar vi komme ind paa Spørgsmaalet om Anlægget af Privatbaner, vil rimeligvis Meningsforskellen blive langt større. Dette Spørgsmaals Løsning vil noget afhænge af, hvorledes man stiller sig til det Forslag, der findes i § 1 under Nr. 1 om Bygningen af den omtalte Bane fra Vandel til Bramminge. Jeg tror, at denne Bane, navnlig hvis der gaves den en noget forandret Retning, vil faa en ikke ringe Indflydelse paa de Privatbanelinier, som i øvrigt skulle tjene Trafikken i denne Del af Jylland. Saaledes hænge disse

Spørgsmaal i høj Grad sammen. Der maa, som jeg nævnedes før, gøres Adskillelse mellem for det første, hvilke Baner der skulle tjene den gennemgaaende Trafik, og hvilke der skulle tjene den lokale. Dette Spørgsmaal staar i første Række. Dernæst kommer Adskillelsen mellem paa den ene Side Landbefolkningens og paa den anden Side Byernes Interesser, og for det tredje — men vel et Spørgsmaal af lige saa stor Vigtighed — kommer dernæst frem Hensynet til Hedeselskabets Interesser, thi det ere vi jo alle klare paa, at Hensynet til Hedernes Opdyrkning i denne Del af Jylland spiller en fremtrædende Rolle for Jærnbanebygningen. Jeg tilstaar, at jeg skønner ikke ret efter de Forslag, der ere opførte som eventuelle Statsbaneanlæg, hvorvidt Hensynet til deres Egenskab som Trafikbaner eller Hensynet til deres Egenskab som Mergelbaner har staaet i første Række hos de ærede Forslagsstillere. Det er noget, som burde fortjene en nøje Undersøgelse. Efter alt dette tror jeg at turde sige, at Spørgsmaalet om Jærnbanebygning i denne Del af Jylland endnu staar paa et ret forberedende Standpunkt. Jeg tror, at de forskellige Meninger her trænge stærkt til at klares, og jeg er meget enig i de Betragtninger, der fra forskellige ærede Taleres Side ere komne frem, at Spørgsmaalet som Helhed burde gøres til Genstand for Overvejelse og tages i Regeringens Haand. Jeg tror, at den Tid vel nu turde være kommen, da man navnlig er klar paa, at Spørgsmaalet bør løses under et, og at man saa ogsaa ved en indgaaende Forhandling med Repræsentanter for de forskellige Interesser vil kunne komme til et Forslag, der vilde kunne danne et passende Grundlag for Rigsdagens videre Behandling af Sagen. Hertil vil jeg med stor Glæde række en Haand. Jeg antager heller ikke, at Behandlingen her i Rigsdagen i Aar vil kunne bringe Sagen stort videre; eller at man har haft til Hensigt at bringe Sagen videre end til en Opfordring til Regeringen om paa denne Maade at fremme Sagen. Jeg har med Paaskønnelse set, at Forslaget tager fornødent Hensyn eller i alt Fald et ikke ringe Hensyn til Privatbaneloven af 8de Maj 1894, for saa vidt som det nu er anerkendt, at intet af disse Privatbaneanlæg kan komme i Vejen for de Privatbaneanlæg, som ere opførte i Loven af 1894. Det er ganske vist saa, at man kan strides om, hvorvidt det ikke har været Forudsætningen i Loven af 1894, at man overhovedet ikke skulde komme til ny Privatbaneanlæg før efter Udløbet af

det taaarige Tidsrum, i hvilket disse Baner kunne koncessioneres; men det er jo i alt Fald et Spørgsmaal, om man ikke kan komme ind paa den Vej, som er forudsat her: at lade enkelte af disse Baner gaa ind i andres Sted i de enkelte Aar, hvor ikke samtlige de tilladte Baner blive koncessionerede i Henhold til den Begrænsningsbestemmelse, som findes i Loven af 1894.

Der er selvfølgelig adskillige Bestemmelser i Lovforslaget, som jeg maa tage nogen Forvaring imod; men da heller ikke andre ærede Talere ere komne ind paa Forslagets enkelte Bestemmelser, finder jeg ikke nogen Anledning til at gaa videre her, navnlig med Hensyn til Spørgsmaalet om Statslaan eller Ikke-Statslaan; jeg skal derfor ikke indlade mig nærmere herpaa. Men der er enkelte af de ærede Talere, som have haft Ordet, der have rettet Spørgsmaal, som jeg finder Anledning til at udtale mig lidt om. Der faldt fra det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) en Bemærkning om, at det ved Forhandlingerne om Privatbaneloven af 1894 sikkert ogsaa fra den daværende Ministers Side var en Forudsætning, at Banen Rødkærsbro-Kellerup-Silkeborg skulde drives paa en særlig Maade, at den vilde blive anderledes stillet end de øvrige private Baner, og han antydede jo derved ganske sikkert, at det havde været Forudsætningen, at en saadan eventuel Bane skulde tages i Forpagtning af Statsbanedriften. Dette Spørgsmaal er mig ganske vist godt bekendt; det er mig bekendt, at der lever Ønsker i den paagældende Egn i saa Henseende, men Statsbanedriften og Ministeriet have foreløbig maattet stille sig afvisende og afventende i denne Henseende. Naar den ærede Taler syntes at mene, at den daværende Minister ikke ønskede at indlade sig paa Tanken om en Bane Viborg—Herning, tror jeg ikke, at det ærede Medlem har Ret heri. Jeg tror, at den daværende Minister i og for sig foretrak en Banelinie Viborg—Herning, men ansaa sig for bunden ved den Ordning, som overhovedet blev truffen ved Privatbaneloven, til at acceptere Baneanlægget Rødkærsbro—Silkeborg. Saa længe dette Anlæg stod paa Privatbaneloven, saa længe der altsaa var Mulighed for Gennemførelsen af dette, saa længe troede han ikke at kunne gaa til Anlægget af en Statsbane Viborg—Herning; det fremgik af daværende Minister Ingerslevs Udtalelser i 1895—96; jeg skal i saa Henseende henviser til en Udtalelse af Minister Ingerslev i Folketingstidenden Sp. 3312. — Det ærede

Medlem for Ringkøbing Amts 3dje Valgkreds (Mølgaard Nielsen) udtalte sig om Projektet Vejle-Give-Banens Forlængelse til Brande under Henviſning til, at det jo er forudsat i Privatbaneloven, at Banelinien Vejle-Give ſkulde forlænges til Herning, og det ærede Medlem rettede den Forespørgſel til mig, hvorledes jeg ſtiller mig til en ſaaledes ændret Forlængelse af Banen, at den ſtoppede op i Brande. Jeg ſkal hertil ſige, at jeg foreløbig ſtaar paa ſamme Standpunkt ſom min højtærede Forgænger, at jeg ikke tror, at det er foreneligt med Bestemmelsen i Loven af 1894 at lade denne Bane ſtoppe op i Brande, da det kunde være, at man herved forrykkede Forholdet og vanskeliggjorde Banens Forlængelse i Overensſtømmelse med denne Bestemmelse. Men jeg finder i øvrigt ſaa meget mindre Anledning til at indlade mig nærmere paa dette Spørgsmaal, ſom jeg overhovedet mener, at der i Øjeblikket ikke er Grund til at gaa dybere i Enkelthederne med Hensyn til de enkelte Baner og ſaaledes heller ikke med Hensyn til Moselund-Banen og Grindsted-Mergel-Banens Forandring til en Trafikbane til Tistrup eller Varde, hvorom det ærede Medlem for Varde rettede et Spørgsmaal til mig. Jeg mener ikke, at der er Grund for mig til her i Salen at indlade mig paa Miniſteriets Stilling til det Projekt, ſom er fremsat i ſaa Henseende, da jeg overhovedet ikke anſer Tiden for moden til at løse dette Banespørgsmaal eller noget af de andre, men jeg er ſelvfølgelig villig til at forhandle med og give det eventuelle Udvalg alle fornødne Oplyſninger. At det foreliggende Lovforſlag ikke kan være andet end en Antydning af de ærede Forſlagsſtilleres Ønſker om Baneanlæg i denne Del af Jylland, turde ogsaa fremaa, i alt Fald for Statsbaneanlægernes Vedkommende, deraf, at der ikke er gjort noget ſom helſt Forsøg paa at kalkulere Udgifterne ved diſſe Baneanlæg. Det vilde jo være et stort Særſyn, om man vilde ſøge Statsbaneanlæg fremmede gennem private Lovforſlag; de kunne, ſom naturligt er, i Virkeligheden ikke fremmes, uden at Regeringen tager denne Sag i ſin Haand, det tror jeg de ærede Forſlagsſtillere ſelv ville erkende. Og for Privatbaneanlægernes Vedkommende foreligger der heller ikke nøjagtig udarbejdede Projekter ſom Grundlag for de Linier, der ere antydede i § 8, i alt Fald ikke for alles Vedkommende. Jeg indrømmer, at der for forskellige af diſſe Baners Vedkommende forefindes ſaadanne Projekter og i og for ſig brugbare

Projekter; men Sagen er dog heller ikke for diſſe Baners Vedkommende ſaa vidt fremme, at de i og for ſig egne ſig til nu at gennemføres ved Lov. Men idet jeg ſaaledes i Lovforſlaget ſer et Forsøg paa at holde Spørgsmaalet i det hele levende, og at bidrage til, at Sagen fremmes yderligere derved, at Regeringen tager Sagen i ſin Haand, erklærer jeg mig villig til at efterkomme den Opfordring, der ligger heri, og ſkal ved de Midler, der i ſaa Henseende ville kunne ſtaa til Regeringens Raadighed, gerne bidrage mit til Sagens Løsning.

A. Nielsen: Som Medforſlagsſtiller tror jeg at turde udtale min Tak til den højtærede Indenrigsminiſter for den velvillige Modtagelse, ſom han har givet det foreliggende Lovforſlag. Hvad i øvrigt hans Udtalelſer angaar, ſkal jeg ikke komme ind paa dem, men overlade dette til Ordføreren for Forſlagsſtillerne. Naar jeg har forlangt Ordet, er det nærmest, fordi jeg ſaa, at det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) var indtegnet ſom Taler. Jeg tænkte da nok, at der ſandſynligviſ kunde være Anledning for mig til at tage Ordet efter ham. Nu hørte jeg til min Overraskelse, at det ærede Medlem var ligesom lidt ked af, at han fik Ordet før mig. Det undrede mig i ikke ringe Grad, eftersom det ærede Medlem har været ſaa ivrig efter at faa Ordet, at han ikke kunde afvente andre Taleres Indtegning, men absolut maatte indtegnes ſtraks efter Ordføreren for Forſlagsſtillerne. Denne Udtalelse om, at det var kedeligt, at jeg ikke havde talt før ham, kunde han altsaa have sparet ſig, og hele dette kedelige Forhold kunde have været undgaaet, hvis han havde ſøgt et Arrangement i ſaa Henseende. Nu maa han ſelv tage Skade for Hjemgæld. Jeg har ikke fundet Anledning til at indtegne mig ſtraks, fordi det Spørgsmaal, vi her behandle, i og for ſig ikke er noget nyt Spørgsmaal. For nogle Aar ſiden havde jeg Lejlighed til paa Grundlag af et Andragende, der var indleveret her til Tinget om Undersøgelse af Linjen Viborg—Herning, at udtale mig ret udførligt om dette Spørgsmaal i den Almindelighed, hvori det passende kan ſke ved en Iſte Behandling. Jeg har derfor ikke følt nogen ſærlig levende Trang til at udtale mig ved denne Lejlighed, idet jeg har haft Tillid til, at den ærede Ordfører for Forſlagsſtillerne nok vilde røgte de forskellige Forſlags Tarv paa bedſte Maade. Da nu imidlertid det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds allige-

vel ønsker at høre, hvad jeg har at sige, og da han har haft en Del Bemærkninger at gøre i Anledning af den Del af Forslaget, som angaar Viborg—Herning Banen, skal jeg gerne tjene det ærede Medlem. — Han beklagede sig først over, at han ikke kunde finde den røde Traad i Princippet. Jeg ved nu ikke, om det er absolut nødvendigt, at der skal være en rød Traad i et Princip, men det er noget, jeg overlader til det ærede Medlem, jeg synes, det er lidt radikalt stadig at ville have røde Traade i Principperne. Det ærede Medlem syntes at finde noget, som lignede Kjøbenhavneri, hvilket jo er noget meget slem, i dette jyske Jærnbanelovforslag. Han talte om, at visse Linjer pegede mod Esbjerg, men dernæst sagde han med en Bismag af Uvilje, at der ogsaa var Linier, der pegede mod Kjøbenhavn. Det smager naturligvis lidt af den røde Traad, men det skal jeg overlade til den ærede Ordfører at besvare, for det vedrører ikke det, som ligger det ærede Medlem og mig imellem. Derimod er der en anden Udtalelse, som har mere Interesse, nemlig den, at der her i Tinget og hos den daværende Regering i Slutningen af 70erne skulde have været en vis bestemt Opfattelse af, hvorledes Jærnbanelovforholdene i Jylland burde ordnes. Det kan være meget muligt, men det ærede Medlem kan ikke være og er ikke ukendt med, at man fra anden Side har haft en anden Opfattelse. Det ærede Medlem ved, at en Deputation ovre fra Egnen ved Viborg i 1882 søgte Foretræde hos baade Finansministeren og Indenrigsministeren, netop til Fordel for Viborg—Herning Banen, og at de paagældende Ministre paa ingen Maade stillede sig afvisende over for dette Krav. Det er nu imidlertid ret uvæsentligt, hvad man har ment i Slutningen af 70erne og i Begyndelsen af 80erne; det, som har Interesse, er Spørgsmaalet Viborg—Herning kontra Rødkærsbro—Silkeborg. Det ærede Medlem mindede, som ganske naturligt er, om Loven af 1894, hvor Rødkærsbro—Silkeborg Banen findes opført, men det ærede Medlem erindrer nok sely, hvorledes Bestemmelsen om denne Bane kom til Verden. Han ved meget godt, at den kom frem ikke som Følge af en grundig Undersøgelse, en bestemt Plan eller en bestemt Tanke, men som en cadeau til det ærede Medlem sely, og at den hang nøje sammen med Gennemførelsen af Forliget og alt, hvad der passerede paa den Tid. Derfor maa det ærede Medlem ikke have noget imod, at vi i vore Bestræbelser ikke

tage Hensyn til det Forhold, som saaledes blev skabt ved Loven af 1894, men se ganske bort derfra. Det ærede Medlem spørger, hvilken af de to Baner, Forligsbanen Rødkærsbro—Silkeborg eller Viborg—Herning Banen, der har størst Berettigelse. Dertil skal jeg svare det ærede Medlem, at det har den Bane, der gør størst Nytte. Nu mente det ærede Medlem rigtignok, at intet fornuftigt Menneske kunde tænke, at Viborg—Herning Banen vilde være af almen Interesse. Det er meget dristigt sagt af det ærede Medlem, i Særdeleshed naar man tager Hensyn til, at han for ganske nylig har studeret de Forhandlinger, som bleve førte her for et Par Aar siden, netop om det Andragende, som jeg før hentydede til. Dette Andragende var baaret frem og anbefalet af — jeg beder det ærede Medlem lægge Mærke til, hvad jeg nu nævner — Aalborg Amts Landboforening, Hjørring Amts Landboforening, Viborg Amts landøkonomiske Forening, Hammerum Herreds Landboforening, Hobro—Aalestrup og Omegns Landboforening, Nibe-Løgstør og Omegns Landboforening, og af kommunale Myndigheder blev det anbefalet af Aalborg Amtsraaad, Viborg Amtsraad, Ringkøbing Amtsraad og derhos af 82 Sogneraad. Det findes omtalt og paavist i de Forhandlinger, som det ærede Medlem for nylig har studeret, og saa drister han sig til at sige her i Dag til det høje Ting, at der ikke er eet fornuftigt Menneske — mindre kan ikke gøre det —, som mener, at denne Bane har almen Interesse. Det ærede Medlem har imidlertid ikke været rigtig dristigt ved at holde sig alene til dette stærke Stikord om det fornuftige Menneske, men han søger at faa Støtte hos en Autoritet, belært af det ærede Medlem for Præstø Amts 6te Valgkreds (Bojsen), som har en Forkærlighed for Autoriteter, hvad jeg ogsaa har i visse Tilfælde. Han vilde da anføre en Udtalelse af afdøde Indenrigsminister Ingerslev, der skulde vise, at denne var af den Formening, at en Viborg—Herningbane paa ingen Maade kunde blive Led af en Hovedroute i Jylland, det var en Udtalelse, han i sin Tid havde brugt over for mig. Ja, afdøde Minister Ingerslev brugte en Udtalelse, der gik noget i denne Retning, men han brugte under den samme Forhandling en anden Udtalelse, der i Forbindelse med det Spørgsmaal, vi her behandle, har noget mere Interesse. At en Viborg—Herningbane ikke kan blive et Led i en Hovedroute, der f. Eks. kunde distancere den nuværende Hovedroute Fre-

derikshavn—Fredericia, er nemlig noget, der siger sig selv, og det var nærmest det, Indenrigsminister Ingerslev tænkte paa. Men hans Stilling var, som det allerede er oplyst af den nuværende ærede Indenrigsminister, ikke den, at han var en Modstander af en Viborg—Herningbane, tværtimod. Jeg skal her ordret citere hans Ord, som det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds ved Studiet af de Forhandlinger, der da bleve førte, temmelig sikkert ogsaa har lagt Mærke til, men vel har vogtet sig for at komme ind paa. Nu skal det dog komme frem alligevel. Den daværende Indenrigsminister udtalte: „I og for sig vilde jeg selvfølgelig — det maa være indlysende for enhver — foretrække Linjen Viborg—Herning fremfor den, som blev sat ind paa Lovforslaget, og som jeg maatte tage imod. Jeg tror ikke, at den bliver realiseret osv.“ Se, der have vi Udtrykket for den daværende Indenrigsminister Ingerslevs Standpunkt, og derfor skal det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds ikke paaberaabe sig den afdøde Minister til Støtte for den Betragtning, at der ikke er eet fornuftigt Menneske, der synes om Viborg—Herningbanen som Led i den almindelige Trafik. Det er Synd mod den afdøde Ministers Minde. Det ærede Medlem henviste endvidere til, at en højtstaaende Jærnbaneembedsmand havde udtalt, at der ikke en Gang vilde blive Lyng at køre med paa Viborg—Herningbanen; den højtstaaende Embedsmand er dog vistnok lidt for højt oppe, er det ikke saadan en rigtig slem Kjøbenhavnér, en, som ikke rigtig har Forstaaelse af, hvad Jærnbaneanlæg ovre i Jylland betyde. Jeg tror, det ærede Medlem gjorde ret over for denne højtstaaende Embedsmand i at nævne hans Navn her i Tinget i Stedet for at skyde sig ind under en Anonymitet, man ikke kan angribe. Det ærede Medlem syntes ogsaa ligesom med en vis Ringeagt at henvise til, at Viborg—Herningbanen til Nød kunde betragtes som en Opdyrkningsbane. Det skal det ærede Medlem ikke. Foruden den almindelige Interesse, den har som Led i en gennemgaaende Bane over Aars, Aalestrup, Viborg og Herning efter Esbjerg, har den ganske vist den naturlige Mission at være, hvad det ærede Medlem kalder en Opdyrkningsbane, men det er en saa væsentlig Opgave, at det ærede Medlem som Jyde maatte sætte al sin Evne, al sin Kraft og al sin Iver ind paa at faa dette Forslag fremmet og ført igennem netop af Hensyn til denne dets Karakter. Man brugte,

husker jeg, den Gang dette Anlæg blev behandlet, et Ord, som her er hentydet til, og jeg gentager det ved denne Lejlighed paa den Foranledning, der her er given; det var det, at man over for dette Forhold kunde sige, at hvad der udadtil i sin Tid tabtes, skal indadtil vindes; det er jo netop det, denne Bane i væsentlig Grad vil hjælpe til. I et Punkt, i en af de ærede Medlemmers Udtalelser, den sidste, jeg skal nævne, kan jeg være enig med ham; det glæder mig dog, at der er et Punkt, hvor vi kunne være enige, og det er det, at Statsbaneanlæg burde komme frem ved Regeringens Initiativ. Det er i og for sig meget rigtigt, men det havde det ærede Medlem glemt i 1894; da glemte det ærede Medlem, at den Bane, han fik indsmuglet som Privatbane, i Virkeligheden skulde være en Statsbane, og altsaa noget, som han ganske rolig skulde have ladet ligge, til Regeringen havde taget det op i Kraft af sit Initiativ. Men, naar Regeringen ikke finder Anledning til at udøve sit Initiativ til Fordel for Statsbaneanlæg paa visse Strøg i Landet, er det dog ogsaa en Ret, som Medlemmerne have: at fremsætte Forslag — vi have den i Kraft af Grundloven og i Kraft af Tingets Forretningsorden —, og vi maa forbeholde os at gøre Brug af den ved given Lejlighed. Maatte Følgerne af, hvad der her sker ved denne Lejlighed, blive, at Regeringen efter en Overvejelse og forudgaaende Undersøgelser tog Initiativet til Fremsættelse af Forslag, skulde det være mig en særdeles Glæde, og jeg vilde betragte Udbyttet af denne Forhandling som særdeles heldigt. — Ja, dertil skal jeg indskrænke mig. Det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds har ønsket at høre noget til Forsvar for Viborg—Herningbanen. Jeg har søgt gennem disse korte Bemærkninger at tjene ham, og jeg haaber, at han nok skal faa Lejlighed til at forstaa, at der virkelig er adskilligt og endda overordentlig meget, der taler til Forsvar for denne Linie fremfor den, han fik hængt paa i 1894. Jeg tillod mig den Gang at sige — det ærede Medlem blev vred derover — at det var en død Torsk, han fik hængt paa dette Forslag, og som hang og paraderede paa det. Det ærede Medlem maa tilgive mig — han maa indrømme mig, at jeg har faaet fuldstændig Ret. Det hænger der til ingen Verdens Nytte. Det er kommet ind under en Forudsætning, som ikke har holdt Stik, og en Forudsætning, som det ærede Medlem vist ingen Sinde ser fyldestgjort. Men hvis det ærede Medlem vil se Sandheden lige i Øj-

nene og indrette sig efter Omstændighederne, som de nu en Gang ere blevne — og som de maaske vilde være blevne ogsaa under andre Forhold, det skal jeg ikke kunne sige noget om — saa bør han nu give sig i Lag med at arbejde for det Forslag, som nu foreligger, og søge at faa noget godt ud af det ogsaa for sin Valgkreds, og det tror jeg kan ske. Jeg vil give ham en Antydning; det kan maaske ske saaledes, at man lægger en enkeltsporet Bane fra Rødkærsbro til Kellerup efter Moselund. Derved fik man en naturlig lokal Trafikforbindelseslinie gennem disse Strøg, og derved faa vi fyldstgjort alle de Hensyn, som med Rette kunne gøres gældende.

Bluhme: Det Forslag, jeg har haft den Ære at indbringe her i Tinget tillige med min ærede Kollega, det ærede Medlem for Vejle Amts 3dje Valgkreds (Th. Nielsen), er en gammel Bekendt af det høje Ting. Jeg skal derfor forskaane Dem fra at komme langt ind paa de Udtalelser, der kunne være nødvendige for at forklare Betydningen af den Bane, som vi her foreslaa, nemlig en Forlængelse af den vedtagne Vejle—Vandel-Bane til Esbjerg. Jeg henviser til Tidendens Referat af Udtalelserne den Gang; ærede Medlemmer ville naturligvis erindre, at de Momenter, jeg da fremdrog, vare saa overbevisende og vægtige, at der næppe kan være Tvivl om, at den almindelige Anskuelse er den, at dette Lovforslag bør gennemføres. Det er Forslag om en Privatbane, der foreligger fra vor Side. Selvfølgelig gaa vi hellere ind paa, at det bliver en Statsbane, saaledes som det er foreslaaet i det samtidig her diskuterede Forslag af ærede Talere, som nys have haft Ordet. Og for saa vidt kunde jeg, som jeg udtalte ved Forelæggelsen af Forslaget, gerne have været Medforslagsstiller af det af de ærede Medlemmer stillede Forslag, saafremt jeg for det første var bleven opfordret til det, og for det andet saafremt dette Forslag ikke havde indeholdt saadanne Bestemmelser, som jeg selvfølgelig umulig kunde slutte mig til. Jeg skal der først nævne den Mærkelighed, at man, idet man foreslaar, at Banen fra Vejle over Vandel Vest paa skal være en Statsbane, føjer den Slutning til, at den skal udmunde ved Bramminge i Stedet for, hvad der vilde være det naturlige, ved Esbjerg. Det kunde jeg selvfølgelig ikke gaa ind paa. Enkelte andre Bestemmelser har jeg ogsaa Vanskelighed ved at gaa ind paa. Hvad angaar

de i § 8 nævnte 4 Forslag til 4 Privatbaner, kunde jeg godt i det væsentlige have sluttet mig til samme. Imidlertid er det dog min Mening, at Jærnbanenøden i Midtjylland bør afhjælpes ved en Statsbane og ikke, som her foreslaaet, ved en privat Bane fra Moselund til Grindsted. Det er allerede fremhævet af den højtærede Minister, og ogsaa af andre ærede Talere, at Spørgsmaal om Statsbaneanlæg rettest bør fremkomme fra Regeringen. Det af de ærede Herrer forelagte Lovforslag har jo, som alt nævnt, 2 Afdelinger. Den første Afdeling omhandler 2 Statsbaneanlæg, den anden Afdeling 4 Privatbaneanlæg. Hvis Rigsdagen virkelig gik med til at vedtage dette Lovforslag, som det foreligger her, er det dog klart, at det kun vilde blive vedtaget med Regeringens Tilslutning ved at udstrege Statsbaneanlægene — Regeringen vil selvfølgelig forbeholde sig selv at fremkomme med sine Forslag i saa Henseende. Tilbage blive da 4 Privatbaneanlæg. Nu er jeg ganske enig med Forslagsstillerne i, hvad der staar i § 13, at „naar der af Indenrigsministeren er meddelt Eneret paa den under § 8 under 1. opførte Bane“ — nemlig Grindsted Mergelbanes Forlængelse Vester ud, maaske Øster ud, den bør ubetinges forlænges i begge Retninger — „bemyndiges Finansministeren til at eftergive Aktieselskabet Grindsted Mergelbane dets nuværende Gæld til Statskassen.“ Det er en Selvfølge, at dette burde ske, og efter min Mening er det ogsaa en Selvfølge, at denne Mergelbane burde gøres mere eller mindre nyttig ved den ringe Bekostning, der fordres af Statskassen, ved at forlænges Vester paa enten til Tistrup eller Varde og ligeledes Øster paa. Det er min Opfattelse. Men naar der i § 14 staar: „Eneretsbevilling paa de i § 8 nævnte Anlæg gives i den Rækkefølge, hvori Ansøgningerne indgives, for saa vidt Indenrigsministeren ikke finder nogen Anledning til Undtagelse“, vil jeg sige, at saa vil det vistnok meget hurtigt vise sig, at hele dette Lovforslag med 6 Baner, 2 Statsbaner og 4 Privatbaner, vil indskrænke sig til at yde det samme som det Forslag fra to af de ærede Forslagsstillere indeholdt sidst, nemlig en Forlængelse af Banen fra Kolding til Egtved over Egtved til Grindsted. Dette vilde blive Resultatet af hele dette Lovforslag; i alt Fald vilde først og fremmest Koncessionen foreligge for Banen fra Kolding til Egtved, thi den er parat til at indkomme. Hvis dette skete, og Statsbanen ikke blev anlagt, ja, saa vilde det Kompromis, som i sin Tid blev oprettet

mellem Kolding og Vejle om, at Koldingbanen skulde ende ved Egtved og Vejlebanen ved Vandel, dermed være fuldstændig forstyrret, og den Kamp, der har hersket og til Dels hersker mellem de to Byer om deres Opland, vilde være afgjort til Fordel for Kolding. Det er egentlig talt det Resultat, som sikrest vilde naas ved dette Forslag. Hvad der i øvrigt vilde naas, turde være tvivlsomt, men jeg skal komme bort fra denne Sag; thi foreløbig mener jeg, at vi ere den højtærede Minister Tak skyldige for den Maade, hvorpaa han har taget mod Forslaget, for den Maade, hvorpaa han har stillet sig. Han har vist sin Villighed til at fremme dette Spørgsmaal, han har vist, at han opfatter Nødvendigheden af at komme disse Egne til Hjælp med Baner. Han fastholder, at til Statsbanerne maa Initiativet tages af Regeringen. Han udtaler, at det er hans Overbevisning, at vi først maa have Statsbanerne afstukne, inden vi udvikle Privatbanenettet videre. Alt det er Udtalelser, som Tinget maa kunne slutte sig fuldt ud til og være tilfreds med.

Naar jeg nu i øvrigt skulde udtale mig om disse tvende Forslag, har jeg allerede tidligere motiveret det Forslag, jeg har liggende her, til en Privatbane Vejle—Vandel—Esbjærg, og jeg finder kun Anledning til over for den ærede Ordfører at udtale, at jeg naturligvis ikke tror om ham eller noget andet æret Medlem her i Salen, at det, som den ærede Ordfører udtalte, skulde være Chikaneri mod Esbjerg, naar Forslagsstillerne have foreslaaet, at denne Statsbane fra Vejle Vester paa skulde gaa til Bramminge. Nej, selvfølgelig, det ærede Medlem vil det, fordi han anser det for det bedste, og der er ingen af os her i Tinget, som ikke stemmer og arbejder for, hvad vor Overbevisning byder os. Men en anden Ting er, at naturligvis de paa-gældende Byer, som kæmpe om Oplandet, gøre, hvad de kunne, for at chikanere Esbjerg. Det tror jeg nok, jeg tør sige, uden at nogen her vil tage mig det ilde op. Hvor stor Betydning Egnen mellem Vejle og Esbjerg anser den af mig foreslaaede Bane at have, det fremgaar deraf, at der er tegnet meget betydelige Bidrag til denne Bane. Der er tegnet Bidrag

naturligvis fra alle Kommuner undtagen en. Der er tegnet Bidrag fra Vejle By og fra Esbjerg. Der er tilsagt Understøttelse fra Vejle Amt, og Ribe Amt har stillet sig saaledes, at det ganske vist ikke har givet noget Tilsagn, men efter al Sandsynlighed vil give Tilsagn, saa snart Rigsdagen giver Tilladelse til, at Banen bliver forlænget til Esbjerg. Der er een Kommune, der ikke har tilsagt noget Bidrag, og det er mærkværdigt nok den, som først har rejst Spørgsmaalet, nemlig Vorbasse—Heinsvig. Siden Spørgsmaalet om Kolding—Egtved—Grindsted-Banen er kommet op, har i det mindste en Del af Beboerne, maaske den større Del, tilsagt denne Bane sin Støtte fremfor at støtte Vandel—Esbjærg, men i øvrigt have alle været enige om at give store Bidrag, og de ere saa hidsige paa denne Bane og saa overbeviste om, at det er den rette, at de, selv om man beslutter at anlægge en Statsbane for at lette dette Arbejde, ville yde det samme, naar det bliver denne Bane, blot for at faa Banen denne Vej, hvorimod de, hvis den bliver dragen til Bramminge, alle nægte at yde disse Bidrag undtagen maaske nogle Sogne inde i Midten. At Esbjerg og Vejle opgive deres Bidrag, er selvfølgeligt. Der blev sagt af den ærede Ordfører og andre, at man stoledes paa, at der, naar disse Sager nu blive behandlede i Udvalg eller af Regeringen, vil blive taget et skønsomt Hensyn, saa at Retfærdigheden sker Fyldest, og at man, som den ærede Ordfører sagde, ikke tager fra Byerne noget af deres gamle Opland, men lader dem beholde det samme Opland, som de altid have haft. Det er den gamle Historie, naar vi skulle have Baner. Saa er der ikke Tale om Landets, Oplandets Bedste, nej, saa spørges der: hvor have Byerne deres Opland, den gælder det om at sørge for. Landboerne her fordrer at faa den naturlige Bane fra Vandel ned til Esbjerg, men desuagtet kommer man og fortæller os, at der ikke kan tages Hensyn til de store Bidrag, der blive ydede af dem, nej, der maa tages Hensyn til, at Byerne beholde deres Opland. De Byer, hvormed der her er Tale, ere Kolding, Esbjerg, Vejle og Vardø. Jeg tillod mig sidst, da vi havde Sagen for her, at opfordre disse Byer til at enes, til

at erkende, at enhver af dem har Ret til at arbejde i Oplandet, men at Oplandet ogsaa har Ret til at fordr sine Interesser først og fremmest varetagne, naar der er Tale om Jærnbaneanlæg, der skal ydes Bidrag til. Lad Byerne enes om en retfærdig Ordning og derpaa komme med Forslag her. Det have nogle af Byerne taget sig til Indtægt og gjort. De to Byer, der ere enedes, ere Kolding og Varde — Vejle have de ikke taget med, og Esbjerg have de ladet ude — de have forenet sig i Kampen mod Esbjerg. Det er altsaa kun de to foreløbig, hvis Forslag her foreligger, men det, vi skulde, var at faa alle fire med. Saa er der det mærkværdige, at der er kommet en By til, og det er Ribe. Ribe, Kolding og Varde ere enige om dette Forslag, hvorimod Vejle ikke har sluttet sig dertil, og Esbjerg slet ikke er blevet spurgt. Jeg skal ikke nægte, at det forbavser mig meget, at disse Byer have kunnet slutte sig sammen om dette Forslag. Jeg maa maaske tage dem enkeltvis. Kolding By forstaaer sig godt paa sine Sager, Kolding By ved, at Esbjerg Havn er af stor Betydning for den, Kolding By ved, at ved Hjælp af Jærnbanen, der gaar direkte til Esbjerg, har den forøget sit Opland og sin Afsætning meget betydeligt. Thi det er jo klart, at medens dens Opland tidligere strakte sig næsten helt ud mod Esbjerg, var det meget dyrt for den at forsyne den yderste, vestlige Del af dette Opland gennem sin egen Havn, men den har langt billigere ved at forsyne næsten hele sit Opland — ja, den fastholder en stor Del af sit Opland ved at forsyne det gennem Esbjerg. Det samme ønsker Vejle at kunne naa ved at faa en Bane direkte til Esbjerg. Jeg forstaaer ikke, at Kolding modsætter sig vort Forslag, thi det er jo klart, at jo stærkere man udvikler en Station som Bramminge, desto sikrere tager Bramminge som Handelsplads efterhaanden Oplandet fra Kolding; den ligger nærmere ved Esbjerg, bliver en Forstad til denne og vil forsyne en hel Del af Oplandet der paa Koldings Bekostning. Ribe har sluttet sig til samme Projekt. Ribe By har jo lidt umaadeligt; den er sørgelig stillet, selv om den har min ærede Ven for 3dje Valgkreds (Busk) til Repræsentant, og selv om den har en Domkirke, der kan indbringe den Millioner. (Busk: Har den det?) ... Ja, i hvert Fald Tusinder. Men, som sagt, Ribe By har tabt meget, tabt ikke alene sit Opland, men i Tidens Løb ogsaa Muligheden for Handel derved, at den intet Indløb har.

Men at der kan skabes et Indløb til Ribe, er jo klart, og jeg forstaaer ikke, at Ribe ikke lægger hele sin Kraft ind paa at faa et Indløb, hvorved den blev sat i Forbindelse med vor bedste Eksport- og Importhavn paa den letteste og nemmeste Maade og kunde faa sine Handelsvarer og Eksportvarer paa den letteste Maade gennem Esbjerg Havn. I saa Fald vilde den kunne holde en betydelig Del af sit Opland og vinde Opland Syd for Grænsen for mange Produkter. Men i Stedet derfor slutter den sig til et Baneprojekt, der yderligere vil forhøje Betydningen af Bramminge Holdeplads som Handelsplads. Saa fremt der kommer en Bane Nord fra, Øst fra til Bramminge, til Sammenslutningspunktet der, vil denne Stations Opland blive betydelig forøget, og den vil ved sin Nærhed ved Esbjerg Havn faktisk tilrive sig et meget betydeligt Opland og det paa Ribe Bys og Koldings Bekostning. Og kommer Banen fra Vejle til Bramminge, bliver der anlagt en Bane til Bramminge i Stedet for til Esbjerg, vil Bramminge tage en væsentlig Del af Vejles Opland. Saa er der Varde, der stadig ikke kan finde sig i, at den maa skyldes en hel Del af sin Fremgang det, at den har faaet Esbjerg Havn. Tidligere maatte den jo tage alt over de østlige Havne, men nu er der skabt for dens Dør en Havn, hvor Impor- og Eksporten efterhaanden vil tiltage saa stærkt, at Fragten ud og Fragten ind ubetinget vil blive væsentlig billigere derfra og dertil end over de østlige Havne, og Varde By med sit store og betydningsfulde Opland vil vinde væsentlig derved. Men nu slutter Varde sig til Tanken om, at en Bane fra Vejle skal gaa til Bramminge og ikke til Esbjerg, fordi, siger man, saa kommer den gennem Vardes gamle Opland. Men Varde By maa dog kunne indse, at hvis der virkelig bliver lagt en Bane, navnlig Statsbane, fra Vejle til Bramminge, vil den Statsbane, der upaatvivlelig vil komme gennem Jylland, fra Silkeborg Syd efter, gaa efter Bramminge, slutte sig til Banen fra Vejle og formodentlig falde i den et Sted som ved Starup og derved tage et helt stort Stykke af Vardes Opland bort. Hvis derimod det indre Land her blev forsynet med en Bane fra Vejle over Vandel direkte til Esbjerg, vilde der være lige saa stor Sandsynlighed for, at man lod Midterbanen munde ud ved Varde som ved Starup, og der er ikke Spørgsmaal om, at Varde paa denne Maade vilde bevare og udvikle sit Opland paa en langt heldigere

Maade, end hvis man skabte en ny Provinsby ved Bramminge Station. De vilde alle tabe derved, de vilde allesammen vinde ved, at Banen kommer til Esbjerg; selv Aarhus har efterhaanden faaet Øje for Betydningen deraf. Ja, det ærede Medlem for Ribe (Busk) ler. Jeg tror, at Esbjerg har Betydning for dem allesammen, og det vil vise sig efterhaanden, at jeg har Ret. Selv Ribe By vil fortælle sin Repræsentant, at han indtager et fejlt Standpunkt, naar han holder paa Bramminge.

Jeg fastholder derfor det af det ærede Medlem for Vejle Amts 3dje Valgekreds (Th. Nielsen) og mig stillede Forslag om Vejle—Vandel-Banens Forlængelse til Esbjerg. Vi ønske den helst som en Statsbane; men kan det ikke gennemføres, da som Privatbane. Over for det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgekreds (Sloth), der sammenlignede Rødkærsbro-Banen med Herning-Banen, skal jeg sige, at jeg mener, at vi bør have en Herningbane og det som Statsbane. Naar det ærede Medlem udtalte, at den Trafik, der kunde ventes Nord fra til Viborg—Herning-Banen var forsvindende, kan jeg til Dels give ham Ret i Øjeblikket; men efterhaanden som Banenettet fuldstændiggøres, vil Trafikken stige. Paa den anden Side kan jeg give ham Ret i, at den Maade, hvorpaa man kommer i Forbindelse fra Nordjylland over Viborg—Aalestrup-Banen med Vestjylland, er saa fortvivlet, som tænkes kan. Hele den Maade, hvorpaa dette Jærnbane-system er lagt, er saa oprørende, at det kun kunde tænkes i en Tid, hvor det ikke kom an paa Argumenter, men paa Regeringens Vilje. Banerne i Aalborg Amt ere anlagte af rent politiske Hensyn. Man kører ad dem paa følgende Maade: Naar en Landmand fra en Station Nord for Limfjorden vil sende noget Gods af Sted, saa kører han det først med Statsbanerne til Svenstrup, og naar han er kommen der, skal han læsse om og køre med Privatbane fra Svenstrup over Nibe til Aars. Saa skal han ikke, som det ærede Medlem sagde, køre med Statsbane, nej, men med en Privatbane med Statsdrift til Viborg. Naar han saa kommer til Viborg, kommer han endelig igen paa Statsbane. . . (Afbrydelse af Sloth: Nej, med Statsbane fra Aars til Aalestrup og saa med privat Bane fra Aalestrup til Viborg!). . . Ja, ja, saa er der blot en Ombytning mere, saa skal han køre paa Statsbane fra Aars til Aalestrup og med Privatbane under Statsdrift fra Aalestrup til Viborg. Det bliver altsaa 4—5 Ombytninger for at komme saa langt som

fra Nørresundby til Viborg. Jeg tvivler om, at der kan tænkes en mere fortvivlet Facon at anlægge og drive Baner paa. Og jeg frygter meget for, at man, hvis man ikke tager sig i Agt, kommer ind paa et lignende System paa Strækningen Rødkærsbro—Esbjerg. Jeg mener dog alligevel, at Viborg—Herning-Banen bør anlægges og anlægges som Statsbane, og naar det er sket, haaber jeg, at den højterede Minister ogsaa vil forstaa at bringe Orden i de forkvaklede Forhold i Himmerland; thi de ere virkelig en Skandale. Samtidig forstaaer jeg ikke, at der kan rejse sig nogen Opposition mod den Tanke, at Banen Rødkærsbro—Silkeborg bygges og bygges som Statsbane, idet det vil være uheldigt, at Forbindelsesbanen mellem to Statsbaner er en Privatbane. Den bør anlægges, saa meget mere som Størstedelen af Befolkningen af Midtjylland med Rette fordrer en Statsbane fra Silkeborg eller Moselund Syd paa. Jeg tror ikke, jeg behøver at sige mere. Jeg antager, at det høje Ting er fuldt overbevist om Nødvendigheden af vort Forslag om, at Vejle—Vandel-Banen forlænges til Esbjerg, og derfor vil støtte os i vore Bestræbelser i denne Henseende. Jeg afventer med Ro Resultatet af de Forhandlinger, der kunne tænkes at fremkomme mellem Udvalget og Ministeren.

N. Chr. Jensen: Selv om man ikke er enig med Forslagsstillerne i de enkelte Jærnbaneprojekter, tror jeg dog at man maa hilse Forslaget med Glæde, navnlig efter den Stilling, som den højterede Minister har indtaget til denne Sag. Det forekommer mig, at den Tanke er aldeles rigtig, at, skal man udvikle Jærnbanerne i denne Del af Jylland, der hidtil har været saa stiftmoderlig behandlet med Hensyn til Jærnbaner, maa den væsentligste Del af Banerne anlægges som Statsbaner, og Forslagene maa derfor efter min Mening væsentlig fremkomme ved Regeringsinitiativ. Derom synes der for saa vidt ogsaa at være Enighed fra alle Sider, ogsaa Forslagsstillerne synes jo at gaa ud fra, at det i og for sig er den rette Vej. Naar man nu har lagt Mærke til det Standpunkt, som den ærede Indenrigsminister har indtaget i Dag til de fremkomne Forslag, synes jeg, at man maa indrømme, at vi virkelig ere komne et Skridt nærmere til Maalet, nemlig at den Del af Jylland, som trænger haardt til disse Samfærdselsmidler, kan faa dette store Spørgsmaal løst. Den ærede Minister kom ved at tale om For-

slaget angaaende en privat Bane fra Holstebro til Herning til at omtale Forslaget om en Forlængelse af Givebanen til Herning. Jeg er fuldt enig med den ærede Indenrigsminister i, at, naar man anlægger en Bane fra Holstebro til Herning, vil det rigtigste være, at den anlægges som Statsbane, og, saa vidt jeg forstod den ærede Minister, var det ogsaa hans Tanke at fortsætte i samme Spor fra Herning til Give. Det synes mig ogsaa at det ene maa være en ret naturlig Følge af det andet, fordi en Bane fra Holstebro til Vejle vil jo blive en ret gennemgribende Trafiklinie som Forbindelsesled mellem Statsbanerne. Gaar man altsaa ud fra den Tanke, at man vil fremme det nævnte Anlæg som en Statsbane, forstaar jeg ganske godt den ærede Ministers Stilling; naar han ikke er velvillig stemt for stykkevis at anlægge den Banestrækning fra Give til Herning, som er optagen i Loven af 8de Maj 1894. Men naar man ikke vil gaa ind paa at fremme denne Sag ved Anlæg af dette Stykke som Statsbane, saa fremkom der dog en Udtalelse fra den højtærede Minister, som jeg ikke fuldt ud kan slutte mig til, og det var dette, at det stykkevise Anlæg, som er blevet paapeget af det ærede Medlem for Holstebro (Mølgaard-Nielsen), Strækningen fra Give til Brande, vilde forrykke Forholdet. Det kan det efter min Mening ikke, selv om man gik til et saadant stykkevist Anlæg, fordi man der ikke kommer uden for Linjen; det er jo navnlig den Del, der falder i det ene Amt for sig. Men jeg tror, at denne Sag vil fremmes bedst ved, at den ærede Minister vil tage Initiativet til et Statsbaneanlæg, og for saa vidt er det min Mening, at de Jærnbaneforslag, der her ere fremkomne, virkelig have bragt ogsaa denne Sag adskilligt frem til en Løsning. Jeg gaar nemlig ud fra, at Forslaget maa blive henvist til et Udvalg, og at der saa mellem Udvalget og Ministeren maa finde et forberedende Arbejde Sted, som kan lægges til Grund for et videregaaende Arbejde. Den ærede Minister har ganske sikkert fuldt ud Ret i, at hele denne Sag ikke kan tænkes løst i den korte Tid, der er tilbage af denne Rigsdagssamling. Det er derfor mit Haab, at de ærede Forslagsstillere ogsaa ville medvirke, hvad de for-maa, til at fremme Sagen ad denne Vej. — Der er et Projekt, som jeg dog gerne vilde omtale en lille Smule, et Projekt, der falder ind under B. Det er det Anlæg, der er foreslaaet fra Moselund til Grindsted. Det smager ganske vist noget af en

midtjydske Længdebane, men det er efter min Mening ogsaa kun grumme lidt. Jeg skal ikke fordybe mig i det Spørgsmaal, hvad der er det rigtige, enten en midtjydske Længdebane eller en Bane fra Viborg til Herning, thi det staar klart for mig, at disse Baner have et tilfælles, og det er, at de kunne tjene til at være Opdyrkningsbaner. Ganske vist maa man indrømme, at der er en Del af de jyske Heder, som det maaske næppe nok lønner sig at dyrke i vor Tid, men jeg ser ikke rettere, end at den Berettigelse have begge disse Baner, at de kunne tjene baade som Trafikbaner og som Opdyrkningsbaner, men den midtjydske Længdebane synes jeg har endnu et Fortrin — om jeg maa bruge dette Udtryk. Vi maa vel gøre rigtigst i at gøre os klart, at, saaledes som vore Jærnbaneanlæg ere blevne fremmede fra først af, ere de næppe byggede saa økonomisk eller saa hensigtsmæssigt, som de burde være. Men det kan vel undskyldes noget derved, at man den Gang ikke tænkte sig, at der vilde blive en saa enorm Trafik, som der er blevet. Naar imidlertid den højtærede Minister ved Finanslovens 1ste Behandling antydede, at man mulig i en nær Fremtid maatte gaa til at anlægge Dobbeltspor fra Fredericia til Lunderskov, staar det rigtig nok for mig saaledes, at dette vist i sig selv kan være ganske naturligt, dersom man ikke ad anden Vej kan komme til at raade Bod paa Manglerne, men det er mig tillige klart — og jeg synes, det maa blive mere stadfæstet, naar man ser paa den Beretning, som er given af Jærnbanebestyrelsen — at dette sandsynligvis ikke slaar til. Man vil sikkert nok, dersom man ikke kan raade Bod derpaa ad anden Vej, komme til at lægge Dobbeltspor paa Østkysten ned til Aarhus. Dette, synes jeg, man maa tage med i Betragtning. Naar man vil løse dette Jærnbanespørgsmaal, hvad der jo sikkert er god Vilje til fra alle Sider, staar det rigtigt nok for mig saaledes, at en midtjydske Længdebane maatte kunne afhjælpe dette, at man bliver tvungen til at anlægge Dobbeltspor paa Østkysten. Denne Opgave, som jo særlig har almen Interesse, maa den kunne løse, samtidig med at den ved at blive lagt gennem den af flere Talere paapegede Egn vil kunne blive baade en Trafikbane af Betydning til vort Udførselssted Esbjerg og tillige en Lokalbane og endelig, hvad den har tilfælles med Viborg—Herning Banen, en Opdyrkningsbane. Denne Opgave tror jeg ikke en Bane fra Moselund til Grindsted vil kunne løse. Her finder jeg Anledning

til at komplimentere den ærede Ordfører, fordi Lovforslaget i særlig Grad gaar ud paa at gøre Grindsted til Knudepunkt for Jylland. Der mangler blot, at der samtidig skulde være tilføjet et Forslag om at lave et godt Indløb fra Esbjerg Havn til Grindsted, et Punkt, hvor det ærede Medlem for Esbjerg sikkert nok vilde have støttet de ærede Forslagsstillere. Jeg finder ikke Anledning til at udtale mig nærmere om nogle af Lovforslagets Enkelt-heder, fordi den Modtagelse, dette Lovforslag har faaet baade her i Tinget og af den højtærede Minister, synes mig at borge for, at man vil kunne komme ind paa et Arbejde, der vil varsle godt for Løsningen af det store Jærnbanespørgsmaal i det store jærnbanelomme Rum i Midtjylland.

Mølgaard-Nielsen: Jeg har forlangt Ordet igen for at oplyse, at den højtærede Minister og ogsaa den sidste ærede Taler have misforstaaet en Udtalelse af mig. Jeg skulde have udtalt, at jeg ønskede at høre, hvordan den højtærede Minister stillede sig til et eventuelt Forslag om en Forlængelse til Brande, altsaa om at stoppe op ved Brande i Stedet for at gaa til Herning. Det var ikke min Mening. Jeg henviste til den store Trang, der var, og med det samme viste jeg hen til, at nu var Offervilligheden ikke saa stor særlig fra Ringkøbing Amtsrads Side, saa at man stod og vidste ikke, om man kom videre eller ej, eftersom Forslaget nu var vedtaget, og for saa at faa gjort en Begyndelse har der været Tale om at stille Ændring gaaende ud paa først at naa til Brande. Det var kun det, jeg mente.

I øvrigt er jeg rigtig glad ved, at den højtærede Minister stillede sig saa velvillig til Anlægget af en Bane fra Herning til Holstebro og mente, at der nærmest kunde være Tale om en Statsbane. Jeg vil sige ham mange Tak, fordi han stiller sig saa velvillig dertil, og jeg tør jo nok haabe, at han bringer Forslag frem i den Retning. Jeg er vis paa, at det vil glæde mange derude, som nu næsten have opgivet Haabet om Fremme af denne Sag.

Busk: Tiden er jo meget fremrykket, og jeg haaber heller ikke, at jeg saa forfærdelig længe skal lægge Beslag paa det høje Tings Tid, men jeg ønsker alligevel med et Par Ord at angive Grundene til, at jeg er Medforslagsstiller til dette Forslag, som jo har fundet en velvillig Modtagelse fra alle Sider. Min Grund er først den, at jeg gerne vil være med til at bi-

drage til, at det store jærnbanelomme Rum gennem Midtjylland kan blive hjulpet med Baner. I længst henfarne Tider, da vi først forhandlede om Baner i Jylland, stod der jo en stor Kamp i Rigsdagen, om man skulde have en Højderygbane i Jylland, eller man skulde gaa ud til Siderne, navnlig i Østjylland, hvor Befolkningen er talrigere end i Midt- og Vestjylland. Det endte da med, at vi fik en østjydsk og en vestjydsk Længdebane, og nu staar der tilbage at gøre noget for dette store Kompleks i Midtjylland, hvor der i høj Grad er Trang til Baner. Min anden Grund til at gaa med til dette Forslag er, at jeg vilde bidrage mit til, hvad der er min særlige Pligt, at denne midtjydske Længdebane, hvordan den nu end kommer til at gaa i Enkelthederne — der vil vist blive forhandlet grumme meget derom, inden den bliver realiseret — kan komme til at ende i Bramminge. Naar jeg ønsker dette, er det ikke, fordi Bramminge ligger i den Valgkreds, som jeg har den Ære at repræsentere — det er nemlig i Udkanten af min Valgkreds, og flere af Husene i Bramminge ligge ikke i min Valgkreds — men jeg kan ikke se rettere, end at vi ville gøre Uret mod Fremtiden, hvis vi ikke lade Banen ende i Bramminge. Det kan ikke nytte ved Baneanlæg blot at se hen til, hvorledes Forholdene ere i dette Øjeblik. For Øjeblikket ere de jo meget ugunstige for Udførsel til Tyskland, og efter det sidste, vi have set derfra, maa jeg antage, det ender med, at vi ikke kunne faa udført noget som helst til Tyskland, i alt Fald ikke levende. Men hvorledes vil det være om 5—10 Aar? Jeg tror, at den Beskyttelsespolitik, Magthaverne nu føre i Tyskland, konsekvent vil føre til sin Mod-sætning inden ret længe. Jeg tror ikke, at det vil være muligt at byde den store fattige tyske Befolkning det, at de ikke kunne faa deres Levnedsmidler til rimelig Pris. Jeg mener derfor, at en saadan midtjydsk Bane maa ende saaledes, at vi med Lethed kunne gaa til Tyskland, om vi ville, og til England, om vi ville. Det er de to Hovedpunkter, som have gjort, at jeg med Glæde er Medforslagsstiller til dette Forslag. Nu ventede jeg med at tage Ordet, til jeg havde hørt den ærede Minister, thi uden at sige noget ondt, bevares vel, til min ærede Ven og Meningsfælle for Esbjerg (Bluhme), vil jeg dog sige, at jeg ønsker ikke ved dette Forslag at komme til at spille saadan Hazard, som det forekommer mig, han gjorde. Derfor vilde jeg først høre den

ærede Minister, thi hvis han udtalte sig bestemt imod i den nærmeste Fremtid at gøre noget paa dette Omraade, var der ikke noget derved at gøre. Vi have haft en Indenrigsminister for ikke lang Tid siden, som, da der indkom Forslag om en Forlængelse af Vandelbanen over Bramminge og et andet Forslag om at faa den over til Esbjerg og ligeledes om Forlængelse af en anden Privatbane, sagde, at det kunde slet ikke nytte, vi kom med saadanne Forslag, thi i Henhold til Loven af 8de Maj 1894 var man saa stærkt optagen med at bygge Baner, at, saa længe vi ikke vare færdige med den Rate, kunde det ikke nytte at komme med flere Forslag. Da dette ikke kan faa Ende før ind i det næste Aarhundrede, maa vi indrømme, at havde vi faaet det Svar fra Ministerbordet, var der ingen Grund til at gøre Anstalter. Jeg ventede derfor, til vi havde hørt den ærede Minister, og jeg tror, at vi alle sammen have Grund til at sige ham Tak for hans Udtalelser, det skulde da være med Undtagelse af det ærede Medlem for Kellerup (Sloth), for han har vist ikke Grund til at sige ham Tak, men vi andre, tror jeg nok, have det, og det er jo Fler-tallet, det kommer an paa, naar dette Ting skal tage Stilling til Jærnbanespørgsmaalet. Men jeg opdagede netop i Dag praktisk, hvad jeg for øvrigt aldrig har tvivlet om, at den ærede Minister er en meget stor Diplomat, thi han bevægede sig med sand Virtuositet mellem alle disse Forslag uden at støde an mod noget. Det kalder jeg udmærket gjort af den ærede Minister. Jeg tror ikke, at der er en eneste af Tingets Medlemmer, der interesserer sig for disse Forslag, som ikke med Taknemmelighed tog mod disse Udtalelser fra Ministeren. Han lovede ganske vist intet bestemt, men han forstod at tale saaledes til os, at vi alle have Grund til at haabe, at vi kunne faa vore Ønsker opfyldte, saa at vi foruden de mange andre store Egenskaber, som Ministeren har, maa indrømme, i alt Fald fra i Dag, at han er en stor Diplomat. Han kan tale til de forskellige Partier og Afskygninger — fraregnet det ærede Medlem for Kellerup — saaledes, at vi alle tro, at vi kunde faa det, vi ønske. Han sagde blandt andet, at han hilser Forslaget med Tilfredshed, og mere kunne vi da ikke forlange. Han sagde endvidere, at Forslaget gaar den rette Vej, selv om han ogsaa maatte sige, der kunde være enkelte Ting at ændre ved de forskellige Linier. Endelig sagde Ministeren, at Bygningen af Baner i denne Del af Jylland stod paa et

forberedende Standpunkt, men han endte med at sige, at han for sit Vedkommende, naar Udvalg blev nedsat om denne Sag, med største Velvilje og Interesse vilde arbejde sammen med dette Udvalg for at faa et Resultat. Men, Gud bevares, saa kunne vi jo ikke forlange mere. I Stedet for, at vi tidligere fra Ministerbordet, naar vi kom med private Forslag, fik det Svar: det kan ikke nytte at tale derom, thi vi ere saadan engagerede, at vi ingen Vegne kunne komme foreløbig, have vi nu en Minister, der siger, at han med største Velvilje og Interesse vil arbejde sammen med Udvalget. Jeg takker derfor den ærede Minister. Jeg vilde naturligvis have glædet mig endnu mere, hvis den ærede Minister f. Eks. havde sagt, at det mente han rigtignok, at, naar vi skulde have en midtjydske Længdebane, skulde den ende i Bramminge. Jeg vilde — det indrømmer jeg — da have været endnu gladere, men ogsaa paa dette Punkt forstod den højtærede Minister at undgaa alt Anstød baade over for Esbjerg, Varde, Bramminge, Tistrup og andre Steder. Han nævnte ikke med et Ord, hvor han mente, Banen burde ende. Jeg er derfor som sagt den højtærede Minister taknemmelig for hans Udtalelser og haaber sikkert, at om Sagen end ikke bliver gennemført i denne Samling, kan der dog blive begyndt et Arbejde, som vil kunne bære gode Frugter. Denne banefattige Egn trænger efter min Mening haardt til at blive hjulpen.

Jeg skal saa vende mig til min Ven, det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme). Han begyndte med at tale om Vandel-Esbjerg-Banen, som ikke et eneste Medlem her bryder sig om at tale om uden netop det ærede Medlem. Jeg ved ikke, at nogen anden har nævnt denne Bane under denne Debat. (*R. Nielsen*: Der er en indtegnet.) Det kan jeg jo ikke vide. Det ærede Medlem fra Esbjerg fremkom med sine vægtige Grunde og talte naturligvis paa en saadan Maade, at han vistnok selv havde en Følelse af, at hans Grunde vare saa tynde, at der ikke var et Menneske, som troede paa ham. Skønt det ærede Medlem næsten kunde sige, at han var enig med os i vort Forslag, kunde han dog umuligt slutte sig til det, naar Banen skulde ende i Bramminge. Nej, det følger af sig selv, Verdens Midtpunkt er Esbjerg, det vide vi alle, og det ærede Medlem kommer jo ikke hjem efter nogen Samling uden at kunne præsentere Esbjerg Borgere adskillige Hundredtusinder, af hvilke jeg for Resten med Glæde har været med til at bevilge de allerfleste. Naar saaledes Bor-

gerne i Esbjerg mangle Midler til deres kommunale Foranstaltninger, have vi kunnet laane dem Penge til meget billig Pris, og det har jeg ogsaa kunnet gaa med til. Det glæder mig, at det ærede Medlem er denne Kredses Rigsdagsmand. Han er jo min Partifælle, og Esbjergs Borgere kunne glæde sig ved, at det ærede Medlem hører til et Parti i Rigsdagen, som kan hjælpe ham til at faa en Del udrettet. Men ligesom det ikke er godt her i Verden altid at have Modgang, thi saa taber man let Humøret, saaledes er det heller ikke godt altid at have Medgang. Den mangeløse Medbør, som det ærede Medlem hidtil har haft, har vel aldeles ikke gjort det ærede Medlem overmodig, men den har dog sat ham i en vis glad Stemning, der, selv naar det ærede Medlem taler allerhøjtideligst, faar — ligesom i Dag ved Slutningen af hans Foredrag — vore Lattermuskler satte i Bevægelse. Det ærede Medlem er dog lidt haard ved os fra Ribe, Varde og omliggende Egne, som ere hans Nabøer og Meningsfæller. Det ærede Medlem vilde saa inderlig gerne, at vi ogsaa skulde kunne glæde os over, hvad han kan udrette for Esbjerg, men han skulde dog ogsaa huske paa, at der er andre Mennesker til end dem i Esbjerg. Det ærede Medlem gik vistnok lidt vel vidt i Dag, da han ogsaa vilde sørge for Ripenserne. De vilde vistnok ikke med nogen særlig udelt Glæde læse hans Tale i Dag, thi Resultatet af den var dog, at de vare nogle store Tosser i Ribe. De forstode sig ikke paa deres egen Sag, de skulde komme til det ærede Medlem, som var den, der alene havde Begreb om det. Naar det ærede Medlem siger, at Kolding og Vejle tænke kun paa at ville chikanere Esbjerg, er det ikke min Sag at optræde som Forsvarer for Kolding og Vejle, de have deres Repræsentanter her, som nok ville tage Ordet, hvis de anse det for nødvendigt. Der er ikke et Menneske her i Tinget, der interesserer sig for det foreliggende Forslag, uden at han jo ved, at det Forslag, som det ærede Medlem for Vejle (Th. Nielsen) har stillet sammen med det ærede Medlem for Esbjerg, ikke betyder andet end en Bestræbelse for at hindre et andet Forslags Vedtagelse. (Afbrydelse af *Blukme*). Sandheden skal dog ogsaa frem paa dette Punkt. Der er sikkert intet Medlem her i Tinget, der tror, at det ærede Medlem for Vejle, der gør sig sin yderste Flid — og det er jo ikke mere end hans Pligt — for at kæmpe for Vejles Interesser, hellere vil have denne Bane til Esbjerg end til

Bramminge. Var det virkelig Vejle Borgers Mening, maatte de være dummere, end det ærede Medlem tror, at de ere i Ribe, thi Vejle kan slet ikke være tjent med, at Forbindelsen gaar til Esbjerg i Stedet for til Bramminge. Naar de to ærede Medlemmer dog have slaaet deres Pjalter — det tør jeg vel næppe sige — men altsaa have slaaet sig sammen og have stillet et saadant Forslag, have de dermed ikke tilsigtet nogen anden Verdens Ting end at forhindre en anden Bane, og derfor tillod jeg mig i Begyndelsen af min Tale at sige, at det var en underlig Maade, det ærede Medlem for Vejle stillede sig paa, og derfor var det ogsaa, vore Lattermuskler kom i Bevægelse ved Slutningen af det ærede Esbjerg-Medlems Tale. Naar jeg er med til at stille et saadant Forslag her, er det mit ramme Alvor at søge at faa dette Forslag gennemført. Vi have jo om dette Forslag hørt en saa velvillig Omtale fra Tingets Medlemmer, at vi kunne haabe ad Aare at faa det gennemført, men det Forslag, som det ærede Medlem for Esbjerg har stillet sammen med sin Kammerat, det ærede Medlem for Vejle, er kun, som sagt, stillet for at hindre det andet Forslags Vedtagelse. Spørg blot privat det ærede Medlem for Vejle...

Formanden (*Sofus Høgsbro*): Det ærede Medlem giver dog Forhandlingen en alt for personlig Vending. De ærede Medlemmer, som have indbragt det omhandlede Forslag, have ganske vist gjort det for Sagens egen Skyld og ikke af personlige Hensyn.

Busk: Det kan gerne være, men jeg stod netop i Begreb med at sige til det ærede Medlem for Esbjerg, at han skulde spørge sin Medforslagsstiller fra Vejle, om han dog ikke, naar Vandelbanen skulde forlænges, hellere vilde have, at den gik til Bramminge end til Esbjerg. Jeg har nemlig flere Gange talt med ham om den Sag, og hvad det ærede Medlem privat har sagt til mig, vil jeg vel ikke her udtale offentlig, men jeg maa dog tilstaa, at jeg har faaet et andet Indtryk af det ærede Medlems Stilling. Derfor tror jeg, at det ærede Medlem har Uret, naar han udtaler de Ord, at Vejle vil opgive sit Bidrag, naar Banen skal ende i Bramminge. Derfor tror jeg, at det ikke er urigtigt at tage denne Sag op, idet det ærede Medlem for Esbjerg netop har argumenteret ud fra den efter min Mening fejlagtige Forudsætning, at Vejle vilde trække sit Bidrag til-

bage, naar Banen kom til at ende i Bramminge. Det tror jeg paa ingen Maade vilde være Tilfældet. Det vilde være stik mod Byens egne Interesser.

Det lod endelig til, at det ærede Medlem for Esbjerg interesserede sig saa forfærdelig for Befolkningen nede i Ribe. De skulde have Indløb til Byen. Det kan nok være, at den Tid kan komme, at de ville være glade ved det ærede Medlems værdifulde Bistand i den Retning. Vi vide altsaa, at vi da kunne stole paa det ærede Medlem. Men saa fortalte han, at vor Domkirke i Ribe indbringer os Tusinder. Naar det ærede Medlem, som noterer stærkt op under min Tale, igen faar Ordet, vil han maaske forklare, hvorledes vi skulle blive rige af denne Domkirke. Havde der i Ribe været et økonomisk Foretagende som f. Eks. Esbjerg Havn eller sligt, kunde det nok have været til Gavn, men jeg tror ikke, at Borgerne i Ribe blive rige af at have en gammel ærverdigg Domkirke, som nu er bleven restaureret, og som maaske er det skønneste arkitektoniske Mindesmærke fra Middelalderen, vi have i Norden. Hver eneste dansk Mand og Kvinde maa naturligvis være glad over, at Domkirken har faaet denne Restauration, men jeg tror rigtignok ikke, at den vil kunne hjælpe Ribe over for de uhyre Tab, Byen har lidt, dels ved Freden, dels ved at faa Esbjerg paa Siden. Det ærede Medlem var aldeles sikker paa, at det, han kæmpede for, var saa udmærket. Jeg tror imidlertid, at Tinget ved sin Latzer, da det ærede Medlem sagde dette, tilkendegav, at det havde forstaaet det ærede Medlem, som han skulde forstaa. Vi have ikke noget imod at være med til — og det have vi vist — at der hvert eneste Aar bliver gjort noget for Esbjerg. Men det ærede Medlem maa ikke forlange, at Tinget, og i Særdeleshed vi, der ere Repræsentanter for Naboeegnene til Esbjerg, skulle gaa med til alle de fri Fantasier, som det ærede Medlem oprullede. Han mente endogsaa, at vi alle helt ned til Aarhus skulde være taknemmelige for, at vi øste Penge ud til Esbjerg. Jeg haaber altsaa, at det ikke skal være ret længe, inden vi faa dette banetomme Rum i Jylland fyldt med Baner, og at Banen da maa komme til at ende i Bramminge. Det er det eneste fornuftige Tilknytningspunkt. Derfra kan man saa tage baade Syd og Øst og Vest paa. Jeg tror, at det maa blive Resultatet. Mine Medforslagsstillere ere enige med mig deri, og Ministeren har ikke udtalt sig derimod, saa jeg har Grund til at

tro, at denne Plan vil blive realiseret om ikke saa lang Tid, og jeg haaber ikke, at Esbjerg derfor vil blive lagt øde.

Formanden (Sofus Høgsbro): Der er endnu 4 Talere, der have ønsket Ordet, og da det maa anses for hensigtsmæssigt at blive færdig i dette Møde, vil jeg bede de kommende Talere om at fatte sig i størst mulig Korthed.

R. Nielsen: Jeg har desværre ikke været saa forsynlig som det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen), der forlangte Ordet, saa snart han saa, at det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) havde forlangt det, skønt jeg efter tidligere Erfaringer havde Grund til at slutte, at, naar saa var, kunde det ogsaa være rimeligt for mig at tage Ordet. Paa dette sene Tidspunkt og efter Formandens Udtalelser skal jeg fatte mig temmelig kort, saa meget mere som jeg i alt væsentligt kan slutte mig til det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds.

Det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds tillod sig blandt andet at udtale, at det var *underligt*, om Rigsdagen ved sin Tilslutning til det foreliggende Forslag vilde hindre Rødkærsbrobanens Gennemførelse. Det forekommer mig, at denne Udtalelse sammen med det meste af, hvad det ærede Medlem fremførte, i Grunden var en noget *underlig* Tale. Rødkærsbrobanen staar jo paa Loven af 1894, og dette Baneanlæg berøres ikke af og lider ingen Uskel ved Vedtagelsen af de her foreslaaede Baneanlæg. Saa forekommer det mig mere underligt, at man i det hele taget kan tale ud fra saadanne Forudsætninger, som det ærede Medlem gjorde helt igennem. Jeg skal nævne en enkelt af disse. Det første, han begyndte med, var, at dette Baneanlæg var et Vidnesbyrd om, at man nu vilde søge at ihjelslaa den gamle Tanke om en midtjydsk Jærnbane, en Tanke, som en hel Menneskealder igennem har levet i Folks Bevidsthed, og som Folk i Midtjylland have faaet en stor Kærlighed til. Et andet æret Medlem sagde ganske rigtigt, at den Stemning først i det sidste Par Aar var vokset stærkt op; det var Sandheden nærmere. Paa den anden Side skal jeg indrømme det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds, at der gennem lange Tider har været arbejdet ihærdigt for Gennemførelsen af en midtjydsk Længdebane fra Tange over Silkeborg og videre Syd paa; men det har særlig været et Arbejde af

en enkelt Mand, Eriksen, Sølund. Nu er han vist forsvunden af Sagaen, men de, der for 20—30 Aar siden deltog i Jærnbanelovene, ville mindes, at der atter og atter fra ham fremkom Projekter om denne Sag. At disse imidlertid ikke nogen Sinde ere naaede at træde ud i Livets Virkelighed sammen med de mange Jærnbanelove, vi i denne Aarrække have faaet, turde være det bedste Vidnesbyrd om den Styrke, hvormed Tanken har levet i Folks Bevidsthed og Varmen af den Kærlighed, Folk have omsluttet den med. At vedkommende Egn's Befolkning varmt og inderlig har ønsket at faa Jærnbanen, er sikkert nok, men det er lige saa sikkert, at det ærede Medlem tager fejl, naar han hævder, at hvis man, som ved det foreliggende Forslag, søger Banetrangen løst ad anden Vej end den, han synes er den rette, saa er dette for at slaa hans Fantasi-forslag ihjel. Det er en underlig Betragtning af ham, thi det foreligger jo ikke. Det synes mig ogsaa underligt, at det ærede Medlem ikke kan taale at høre Viborg—Herningbane nævnet eller se Forslag om en saadan, uden at det virker paa ham som en rød Klud paa en Tyr. (Afbrydelse af *Sloth*). Ja, det ærede Medlem er altid paa Færde, naar der er Tale herom. Ligeledes mener jeg, det er underligt, at det ærede Medlem, naar han i sin Tid arbejdede saa stærkt for, at faa Rødkærsbro—Silkeborgbanen ind paa et Forslag om private Jærnbaneanlæg, saa dermed har ment, at den skulde bygges som Statsbane, og det er det, det ærede Medlem stadig paa-staar har været Forudsætningen. Lige saa underlig er den Maade, hvorpaa det ærede Medlem i denne Forbindelse taler om lange og korte Veje, idet han siger, at naar man bygger en Statsbane fra Rødkærsbro til Silkeborg, saa er det en ganske kort Vej, og at Afstanden er næsten dobbelt saa lang mellem Viborg og Herning. Men i næste Øjeblik siger han, at saa snart vi komme fra Rødkærsbro til Silkeborg, skulle vi bygge Linien videre Syd paa til Esbjerg, og han tager sig da ikke i Vare for, at derved bliver Linien dobbelt saa lang som Viborg—Herningbanen. Ogsaa dette forekommer mig underligt. Der er en Ting, der er underlig i den Debat, der har været

ført, og det er, at det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (*Sloth*) ikke er i Stand til at forstaa, at der kan være fornuftige Mennesker, der kunne have en anden personlig Opfattelse end den, det ærede Medlem er Tilhænger af. Jeg for mit Vedkommende kan godt forstaa, at det ærede Medlem kan have en anden personlig Opfattelse, og jeg vil sige over for det ærede Medlem for Ribe Amts 3dje Valgkreds (*Busk*), at jeg vilde ikke tillade mig at udtale den Slags Forudsætninger med Hensyn til andre Medlemmer, som han nylig gjorde gældende over for et andet æret Medlem. Jeg mener, at ethvert Medlem maa gaa ud fra, at andre ærede Medlemmer udtale, hvad der er deres Overbevisning, i det mindste gaar jeg ud fra det, selv om den Opfattelse, de have, ikke falder sammen med min.

Med disse Ord skal jeg slutte om det underlige, da der ikke er Grund til at komme ind paa Enkelthederne, og da jeg i øvrigt i det væsentlige kan slutte mig til, hvad det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (*A. Nielsen*) udtalte.

En eneste Ting af saglig Betydning vil jeg dog fremdrage. Det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds gjorde gentagne Gange opmærksom paa, at der kunde ikke være Tale om, at Viborg—Herningbanen kunde være til nogen stedlig Nytte. Der var ikke noget Opland, og der kunde ikke tænkes nogen stedlig Trafik. Det kan være, det kan blive lidt nok i Begyndelsen; men sammenligner man denne Strækning med, hvad der ligger nærmest i den Henseende, den jydsk Tværbane, saa peger Udviklingen ved denne imod Rigtigheden af denne Betragtning. Den gaar paa en 3—4 Mil igennem lige saa øde Egne som mellem Viborg og Herning, og dog har den faaet et ret betydeligt Opland, og der har fundet en betydelig Opdyrkning Sted. Dertil kommer, at det store Plantningskompleks ved Studsgaard Station nu er kommet saa vidt, at der brændes Kul lige saa godt, som det sker her paa Sjælland, og det i en ret betydelig Udstrækning, saa at et stort Antal Arbejdere kunne tjene en Dagløn af 2 Kr., med dette Arbejde saa godt som hele Vinteren igennem.

En lignende Udvikling for Oplandet mellem Viborg og Herning er ret sandsynlig, naar en Bane kommer der ind over. Der er flere ældre Plantager, som Viborg-Herningbanen vil komme i Nærheden af, og der er andre Projekter oppe, saaledes det store Foretagende, der er begyndt med Hensyn til Udnyttelsen af Myremalmen. Dette har været af stor Betydning for Landet i sin Tid, og det kan maaske blive det igen. Ogsaa de store Tørvemoser, som findes i disse Egne, kunne blive Kilder til samfundsnyttig Udvikling og en ikke ringe stedlig Trafik med Banen. Alt dette er Kendsgerninger, som man ikke har Lov til at stryge bort med en Talemaade, der søger at gøre Egnen latterlig ved et Tilbud om at forevise dens Ufrugtbarhed. Det kunde være ret praktisk under Vejledning af Hedeselskabets ledende Mænd at komme derover og se, hvilke Muligheder der findes paa disse øde Strækninger, for der er meget, som kan komme Samfundet til Nytte. Selv om Jordbunden ikke kan give mere end 4 à 5 Fold ved god Dyrkning, saa er der dog Plads for en ret rigelig Udvikling i mange andre Retninger, som det vilde være urigtigt at lukke Øjnene i for. Med Hensyn til Forslaget i sig selv skal jeg kun sige, at jeg er glad ved, at det er fremkommet; særlig efter at jeg har hørt den højtærede Minister udtale sig, kan jeg ikke sige andet, end at jeg er overmaade glad, idet jeg tror, at det vil kunne blive Udgangspunktet for, at man kommer til at tage fat paa ny paa Jærnbanebygningen ovre i det jærnbanelomme Rum, hvilket vilde have stor Betydning, ikke blot for Samfundet i sin Helhed, men særlig for de store jærnbanelomme Egne i den Del af Landet, hvor jeg hører hjemme. Jeg er enig i den Opfattelse, som den højtærede Minister gjorde gældende, at det selvfølgelig kommer an paa, at man først faar slaaet Hovedlinierne fast — faar afgjort, hvad Staten skal gøre, for at det kan siges, at Statsbanenettet er afsluttet. Det er min Opfattelse, at dette kan ske ved Bygningen af Viborg-Herningbanen. Jeg ønsker derfor denne som *ren Statsbane* og bygget uden det Tilskud fra Egnen, som skal ydes efter det foreliggende Forslag. Nu, dette er jo Ting, som man kan tales ved om ved den senere Behandling, men fik vi denne Bane, vilde vi være godt paa Vejen. Jeg kan godt forstaa, at andre kunne have en anden Opfattelse af, paa hvilken Maade Statsbanenettet bør fuldendes. Men hvad enten man ønsker dette fuldført ad den ene eller ad den anden

Vej, derom kunne dog vist alle enes, at Afgørelsen heraf er den rette Begyndelse til at komme videre. Fik vi først dette Spørgsmaal løst, saa var det rimeligt, at man uden større Vanskelighed vilde finde sig til Rette med ny private Jærnbaneanlæg, som ville være nødvendige for at føre de stedlige Frembringelser til de nærmeste Pladser og omvendt faa det tilført, som skal indføres fra Udlandet. Da jeg nu ikke kan opfatte den højtærede Minister paa anden Maade, end at hans Udtalelser gaa i samme Retning, og da jeg syntes, at der laa en ret velvillig Klang i hans Ord om Viborg-Herningbanen, saa er jeg den højtærede Minister meget taknemmelig herfor, og det mener jeg alle Medlemmer maa være, som ere interesserede i denne Sag. Jeg har fra Begyndelsen af været med til at arbejde for en Vejle-Holstebrobane. Det kunde derfor kun glæde mig at høre den højtærede Minister antyde, at denne Bane maaske rettest burde være en Statsbane, idet det jo kunde være, at det kunde føre til, at der under de Overvejelser, der da maatte foretages, kunde være Sandsynlighed for, at man i en nærmere Fremtid kunde faa Forslag frem fra Regeringens Side i saa Henseende, og ingen skulde det glæde mere end mig. Jeg maa her indskyde en Bemærkning til det ærede Medlem for Ringkøbing Amts 3dje Valgkreds (Mølgaard-Nielsen). Da han udtalte sig om Baneanlægget Herning-Holstebro, sagde han, at det saa ud til, at Give-Herningbanen ikke kunde bygges. Jeg vil hertil sige, at dette kan jo siges med nogen Ret, eftersom det hidtil er trukket i Langdrag, men jeg antager, at det ærede Medlem ikke er uvidende om, at i den sidste Tid er Arbejdet for denne Banes Gennemførelse taget op med større Kraft end tidligere og Udsigterne til dens Virkeliggørelse ret lyse. Nu kan det godt være, at hvis Forhandlingerne her føre til, at der sker Undersøgelser fra Regeringens Side for mulig at bygge Banen som Statsbane, dette da foreløbig kan standse det nu paaabegyndte Arbejde, men det vil ikke blive andet end en Standstning for at se, om der er Mulighed for at faa Banen som en ren Statsbane eller som en Statsbane med et mindre privat Tilskud. I hvert Fald er det sikkert nok, at Bevægelsen for at faa Baneprojektet gennemført er ret levende i vedkommende Egn. Jeg har tidligere været og er endnu en Tilhænger af at gaa Vejen helt igennem, og jeg er glad ved, at den højtærede Minister vil gaa i Spidsen, saaledes som det i Dag blev antydet fra Mi-

nisterbordet. Endelig maa jeg sige en Ting til, og det er, at jeg er glad ved at høre fra Ministerbordet det Svar, der blev givet det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) med Hensyn til Forudsætningen for Loven af 1894. Jeg skønner ikke rettere, end at den Forudsætning — som, naar det kommer til Stykket ikke findes andre Steder end i det ærede Medlems Hjerne — i Virkeligheden ikke har gjort saa lidt Skade under Forhandlingen af de praktiske Spørgsmaal vedrørende Banesager i de Egne, som vi begge repræsenterere, og som have næsten ensartede Interesser. Jeg tror, at efter den Udtalelse, vi i Dag have hørt fra Ministerbordet, vil det være vanskeligt at bruge — for ikke at sige misbruge — denne Forudsætning saaledes og saa meget, som det er gjort hidtil i den stedlige Omtale af Baneprojekter. Jeg ved ikke, om det er Forslagsstillernes Mening at Sagen skal gaa i Udvalg, i saa Fald vil jeg anbefale Udvalgs Nedsættelse til videre Forhandling med Ministeren. Men der var jo ogsaa andre Veje, man kunde gaa, nemlig f. Eks. at ende Sagen med en Dagsorden eller lignende. Jeg kan ikke nægte, at efter den højtærede Ministers Udtalelser stiller det sig saaledes for mig, at dette Forslag vil føre til, at vi faa Regeringen til at tage Banesagen i sine Hænder og derefter i store Træk forelægge for os i den kommende Samling, hvad den anser for det mest formaalstjellige i de Hovedretninger, her er Tale om, nemlig først at faa Statsbanenettet afsluttet ved den projekterede Linie, og endelig efter Samraad med de stedlige, ledende Mænd at faa afgjort, hvor de private Linier skulle ligge. Med andre Ord, man skal naa til, at Regeringen skaffer Undersøgelser, Overslag osv., saa at man kan arbejde videre med rimelig Udsigt til at naa noget i en ikke for fjern Fremtid. Med disse Ord skal jeg anbefale Forslaget til videre Fremme.

Th. Nielsen: Naar jeg saa længe har holdt mig tilbage fra at deltage i Diskussionen her i Dag, er det, fordi min Stilling i Dag ganske vist er en anden end i foregaaende Aar. Som dette Tings ærede Medlemmer bekendt har jeg deltaget livlig i den Forpostfægning, som er gaaet forud for dette store Lovforslag, som det ærede Medlem for Bække (L. Rasmussen) var Ordfører for. Nu synes det jo, at Forpostfægningen er gaaet lidt længere ind over Landet mod Nordvest, og jeg har da ment, jeg kunde holde mig borte fra den. Men

naar der rettes saadanne Beskyldninger mod Forslagsstillerne, det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) og mig, at vi ved at stille vort Forslag lægger Hindringer i Vejen for andre Forslag, kan jeg ikke andet end protestere derimod for mit Vedkommende. Naar jeg er gaaet med til dette Forslag, som det ærede Medlem for Esbjerg og jeg stille, er det netop, fordi jeg frygter for det samme, som min ærede Medforslagsstiller frygter, nemlig at Statsbanerne og de private Baner, hvor der ingen Tilskud og Overslag er, kunde falde bort, og vi da komme til at staa kun med det ene gamle bekendte Baneforslag, nemlig Fortsættelse af Kolding—Egtved Banen til Grindsted. Den har jeg de to foregaaende Aar stillet mig imod, og jeg vil fremdeles stille mig imod den, naar den kommer paa særskilt Forslag, fordi jeg, som jeg tidligere har sagt, anser den for at komme som en Hindring for andre Baners Udvikling i det jærnbantomme Rum. Men naar der kommer saa stort et Forslag, som der nu er kommet, hvor Banenettet udstrækker sig overalt i det jærnbantomme Rum, og havde jeg haft Sikkerhed for, at Banerne vilde blive slaede sammen i et samlet Forslag, saa at ingen af dem vilde blive vedtagen, før de alle vare blevne det — havde jeg haft fast Sikkerhed herfor, skulde jeg gerne have holdt mig tilbage. Men denne Sikkerhed forelaa ikke, og jeg foretrak da at gaa med til det Forslag, vi stille. Det ærede Medlem for Ribe (Busk) mente, at jeg skulde spørges privat, og jeg ved ikke, om han ikke ogsaa talte lidt om, at han havde talt privat med mig. Der vil jeg bemærke, at jeg vil ikke sige andet privat, end hvad jeg vil sige offentlig. Naar ærede Medlemmer spørge mig — og der er flere, der have spurgt mig — hvorfor jeg som Vejlemand ikke helst vil til Bramminge, vil jeg svare, at det kunde jeg godt være med til, hvis jeg skulde varetage Vejle Bys Interesser alene. Jeg kunde da sige: Vejle By ser sine Interesser bedst plejede ved, at Banen gaar til Bramminge. Men jeg staar ikke her for at forsvare en enkelt By eller Kommune, vi skulle her se paa det heles Vel, og derfor kan jeg forsvare at være med til at stille Forslag om at lade Banen gaa til Esbjerg. Staten koster mange Penge paa Esbjerg Havn, og det bliver mere og mere tydeligt, at Esbjerg er Stedet, hvortil Eksporten skal gaa, der er det, den store Trafik vil samle sig, Esbjerg er og bliver vor vigtigste Udførselshavn, og derfor mener jeg, at vi bør lægge Hovedfærdsels-

vejene henimod Esbjerg. Det vil fuldt ud kunne forsvares. Der er en anden Linie, som er fremme paa de Herrers store Forslag, nemlig Holstebro—Herningbanen. Jeg tror, at det er et af de ældste af de Baneprojekter, her er Tale om; men jeg kan derom ikke sige andet, end at jeg er lidt betænkelig ved, at en saadan Bane skulde gennemføres som Privatbane. Jeg er bange for, at det ikke lader sig gøre, og jeg tror, der er stor Grund for Staten til netop at bygge denne Linie. Jeg tror, det vil blive en Hovedfærdselsvej i Fremtiden for det nordvestlige Jylland, da det bliver den lige Linie til Fredericia. Tager man en Lineal og lægger den paa Jyllandskortet, vil man finde, at Holstebro—Herning—Vejle og Fredericia ligge paa en lige Linie, og det er da saare naturligt, at man forbinder disse fire Byer med en Bane, og derved giver det nordvestlige Jylland den korteste Adgang til Øerne. Derfor vil det være naturligt, at det blev Staten, der byggede denne Linie. Nej, jeg vil ikke være med til at forhindre det store Lovforslag, naar det kunde komme frem i sin Helhed, men jeg vil ganske vist være med til at forhindre, at der stykkevis bliver bygget Bane ude i det jærnbanelomme Rum, hvorved man vilde forhindre Fremtidens Byggeplan for Jærnbanner derude. Der maa en samlet Plan og Overvejelse af de store Krav, som stilles af de ufrugtbare Egne, som hidtil have været med til at betale til Jærnbannerne i de frugtbare Egne. Beboere i de ufrugtbare Strækninher have virkelig et retfærdigt Krav paa, at der bliver taget Hensyn til dem, og der maa bygges efter en samlet Plan, saa at det kommer alle de forskellige Kommuner derude til gode. Om de jydske Landboforeningers Trafikudvalgs Andragende vil jeg sige, at det er det, der tiltaler mig mest, jeg tror, at dette Udvalg ser mere paa det store hele, end Tilfældet er, naar de forskellige interesserede Medlemmer her i Salen skulde bygge et Lovforslag. Men dette Forslag, som det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) og jeg indbringe, er ogsaa et Led af dette Andragende, og jeg kan saa godt være med til at stille vort Forslag, netop fordi det er et Led af dette Andragende, der ser stort og almindeligt paa hele det jærnbanelomme Rums Vel. Dermed skal jeg slutte. Jeg skulde ikke være kommen frem, naar man ikke havde kaldt paa mig.

Sloth: Efter de forskellige Udtalelser, der ere fremkomne fra forskellige Sider,

ogsaa fra Ministerbordet, har jeg det Indtryk, at Fortsættelsen af Forhandlingen kun betyder en Diskussion, og under de Forhold skal jeg ikke gaa dybere ind paa de Indvendinger, der ere gjorte imod mine Udtalelser fra forskellige Sider. Jeg ønsker kun at gøre nogle faa personlige Bemærkninger til det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) og Herning (R. Nielsen), de skulde dog ikke blive langvarige. Til dem begge to maa jeg udtale, at jeg har ikke sagt, at der var ikke eet fornuftigt Menneske, der mente, at Banen fra Viborg til Herning havde almen Interesse. Jeg har kun sagt, at intet fornuftigt Menneske kunde tænke paa at bygge begge Baner, baade Viborg—Herning og Rødkærsbro—Silkeborg paa en Gang, og det tror jeg temmelig sikkert, at de fleste, der kende Forholdene, ville være enige i. Maaske der kan komme den Tid, om et halvt hundrede eller hundrede Aar, at Egnen kan blive saa udviklet, at den kan bære begge Baner, det er en anden Sag, men i Øjeblikket tror jeg, at ingen er i Tvivl om, at der ikke kan være to Baner. Det ærede Medlem for Viborg (A. Nielsen) sagde, at Banen kom frem som en cadeau til mig ved Forliget, hvor jeg fik den indsmuglet. Det forekommer mig egenlig at være en noget underlig Udtalelse, og særlig, naar man ser den i Forbindelse med den Udtalelse, der fremkom fra det ærede Medlem for Herning, som sagde, at der kun har været en enkelt Mand, der har arbejdet for denne Linje, nemlig Landinspektør Eriksen fra Sølund. Det er vistnok de fleste bekendt, at der har været en Komite paa Egnen, der har arbejdet for Silkeborg—Tange-Banen i over en Menneskealder. Det er vistnok ogsaa de ældre Medlemmer af dette Ting bekendt, at under Udvalgsbehandlingen her i Slutningen af 70erne angaaende forskellige Jærnbaneanlæg var denne Plan stærkt fremme, og Udvalget trak ligefrem Silkeborg—Tange-Banen frem i sin Betænkning og gjorde sin Kalkule derover. Det var altsaa Folketingets Standpunkt den Gang, og Ministeren udtalte under Behandlingen af disse Forslag, at han følte sig forpligtet til, efter hvad der var sket i Udvalget, at fremkomme med et Forslag om en Statsbane fra Silkeborg til Tange i en nær Fremtid. Det er en fuldstændig Misforstaaelse fra begge de Herrers Side, naar de tro, at det er en ny Tanke, der er dukket op for kort Tid siden. De Talstørrelser og Sandsynlighedsberegninger, som jeg er

fremkommen med for Rødkærsbro — Silkeborg mod Viborg—Herning, er der ingen af de Herrer, der have søgt at rokke, og jeg tror, at det er med god Grund, thi det er min fulde Overbevisning, at er der nogen Jærnbanelinie i Jylland, der har Udsigt til at blive stærkt benyttet og give godt Udbytte af Pengene, er det ubetinget Rødkærsbro—Silkeborg. Derimod forekommer det mig, at den anden Linie har de mindste Chancer, nogen Linie overhovedet kan have i Jylland. Hvilken Betydning Banen vil kunne faa som Opdykningsbane, kan der tvistes om. Det ærede Medlem for Herning indrømmede jo, at det ikke var særlig i Retning af Kornavl, at han tænkte, den skulde faa sin Betydning, og der er jeg fuldstændig enig med det ærede Medlem. Hvilke Værdier der kan ligge ude i Jorden de forskellige Steder, og hvilke Værdier der kan tilvejebringes ved Plantninger og komme frem i Tidens Løb, har jeg selyfølgelig ingen Mening om, men det vil i alt Fald være mange Aar. I øvrigt takker jeg det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds for hans Anvisning af, hvorledes vi skulle bære os ad, idet han mente, at vi skulde have en let Sporbane fra Rødkærsbro over Kellerup til Moselund. Han er altsaa saa velvillig at indrømme, at der er Grund og Trang til at faa en Bane paa denne Egn, men Spørgsmaalet er, om Egnen overhovedet vil tage det ærede Medlems Raad til Følge, det tvivler jeg meget paa. Jeg tror, Egnen vil gøre, hvad den formaar, for at faa den vedtagne Jærnbane gennemført, og det, at en Strækning paa 3 Mil fra Kommunernes Side har tilbudt over 400,000 Kr., forekommer mig at være et Bevis paa, at de have baade Tro til Banen, og at der er Grund til at bygge den. Det ærede Medlem brugte en Lignelse om en død Torsk, jeg tror for Resten, han har brugt samme Lignelse tidligere. Dette Billede er ikke det ærede Medlems egen Opfindelse, han kan ikke tage Patent paa det, det hidrører fra en Stormand i Politikken her i Kjøbenhavn, af hvem han har hørt denne Lignelse, men jeg vil gøre opmærksom paa, at den gaar i modsat Retning af, hvad det ærede Medlem tilsigtede, fordi denne Torsk trods denne Stormands Udtalelse om, at den var død, er spillevende, og det mærkværdige er, at baade det ærede Medlem for Løvel (A. Nielsen) og jeg og den samme Stormands Venner her i Tinget alle sammen ere med til at holde Liv i Torsken ved at fodre den Aar efter Aar.

Ordføreren for Forslagsstillerne (L. Rasmussen): Paa Grund af den fremrykkede Tid og paa Grund af den Længde, Forhandlingerne allerede have haft, skal jeg fatte mig meget kort, og jeg kan gøre det saa meget mere, som en hel Del af de Udtalelser, der ere fremkomne, og som jeg kunde have haft Lyst til at svare paa, væsentlig ere besvarede fra anden Side. Med Hensyn til den højtærede Ministers Udtalelse kan jeg saa omtrentlig slutte mig til den Glæde, der er udtalt fra anden Side over for hans Velvilje mod Forslaget. Dog beklager jeg noget, hvad den højtærede Minister udtalte, dersom jeg ikke hørte fejl, nemlig at han ikke troede, at Jærnbaneudviklingen i disse Egne i Jylland kunde fremmes paa Grundlag af det foreliggende Forslag, men at vi naturligvis kunde forhandle videre om, paa hvilket Grundlag den skulde fremmes. Jeg tror, det foreliggende Forslag bygger paa det, der faktisk er til Stede, det er en Fortsættelse af det, der er begyndt, og det tror jeg, vi meget vanskeligt kunne gaa uden om uden at gøre Brud paa noget, der nødig maa gøres Brud paa. Den højtærede Minister udtalte, at det jo ikke alene gjaldt om at faa Eksporttrafikken besørget, men at der jo ogsaa maatte tages Hensyn til de lokale Interesser mellem Land og By. Ja, det er jeg fuldstændig enig med den højtærede Minister i. Men naar nu Stillingen er den lige over for det foreliggende Forslag, at det ærede Medlem for Esbjerg siger, at Bramminge og Vejle og Kolding og Varde ere blevne enige, og der vistnok ingen Udtalelser er fra det Opland, som der var Tale om, i modsat Retning, saa synes jeg allerede, at Enigheden i den Retning er meget stor, og jeg tror ogsaa, at den er meget stor. Jeg tror ogsaa, at man vanskelig skal kunne paavise, at man gør nogen Uret mod de gamle Byer og deres Opland. Det næste Sted, hvor der maaske bliver en lille Forrykning, er ved Kolding og dets gamle Opland, men det har ikke kunnet undgaas, og Kolding finder sig deri og ser, at det kan ikke være anderledes. Det bedste Bevis i saa Henseende er, at Koldings Repræsentant staar som Medforslagsstiller paa Forslaget. Den højtærede Ministers Udtalelser om, at saadanne Sager bedst kunne bringes frem i Regeringens Haand, og at navnlig Forslag om Statsbaner skulde tages op af Regeringen, er jeg fuldstændig enig i, og naar vi ved Behandlingen af dette Forslag kunne naa, at vi faa Re-

geringen til at tage sig af Sagen, ere vi naaede meget vidt. Det er heller ikke første Gang, der her i Tinget er stillet private Forslag om Statsbaner, og det er heller ikke første Gang, at Stats- og Privatbaner ere stilledes sammen paa det samme Forslag. Vi have nemlig en Lov af 8de Maj 1894, hvor der staaer baade private Baner og Statsbaner jævnsides. Men i øvrigt indrømmer jeg, at Maalet maa være at faa Regeringen til at tage sig af disse Sager. Maalet kan ikke være, at man just skal have denne Sag gennemført i Aar. For mit Vedkommende — og jeg tror, at jeg i den Henseende kan tale paa de øvrige Forslagsstilleres Vegne — har Hovedøjemedet været at faa en saa tydelig Tilkendegivelse som muligt af, hvad Rigsdagen for den paagældende Egn's Vedkommende overhovedet vil gaa ind paa at fremme med Hensyn til disse Privatbaneanlæg, og disse Privatbaneanlæg maa jo undersøges, og Tegninger til dem skaffes til Veje fra privat Side, inden de kunne vedtages af Rigsdagen. En Vejledning med Hensyn til, hvad det kan tænkes, at Rigsdagen vil gaa ind paa i denne Henseende, synes jeg kunde være ret værdifuld, og jeg vilde gerne bede den højtærede Minister om at tage sig af Undersøgelsen af de foreslaaede Statsbaneanlæg. Jeg har for mit Vedkommende tænkt — og jeg tror, at Forslagsstillerne i det hele taget have tænkt det samme — at naar vi kunde naa dette, vilde vi være tilfredse, og efter den højtærede Ministers Udtalelser er der jo nu nogen Udsigt til, at det vil ske, idet han udtalte, at han var villig til at fortsætte Arbejdet for denne Sag i det Udvalg, som vil blive nedsat om det foreliggende Spørgsmaal.

Af de øvrige Udtalelser, som ellers ere fremkomne, er der ikke nogen, der har overrasket mig. Den Stilling, man her i Tinget har indtaget over for det foreliggende Forslag, er akkurat saaledes, som jeg havde tænkt mig den. Jeg var paa Forhaand ikke fremmed for, at de ærede Medlemmer for Kellerup (Sloth), Silkeborg (Byriell-Jensen), og maaske det ærede Medlem for Brødstrup (Bøtke) og til Dels det ærede Medlem for Give (N. C. Jensen) vilde være Modstandere af Forslaget, og det har ogsaa vist sig at være Tilfældet. Der er kommet en Del Udtalelser frem, som jeg kunde have Lyst til at omtale, men jeg skal renoncere derpaa, da de væsentlig ere blevne gendrevne fra anden Side. — Over for det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) skal

jeg sige, at vi gøre jo ikke i fjerneste Maade Skridt til at trænge hans Bane fra 1894 til Side, og naar Stillingen jo dog er den, at fra 1894 og til Dato har det ærede Medlem ikke magtet at skaffe de 822,000 Kr. til Veje, som fordres fra privat Side for at faa denne Bane bygget, saa synes jeg, at han kunde have nok at gøre med sin egen Bane og ikke behøvede at blande sig i vore Forhold uden for hans egen Valgkreds. Naar vi i de paagældende Egne kunne være tilfredse med det her foreslaaede Anlæg, synes jeg ogsaa, at det ærede Medlem kan være tilfreds dermed. Det ærede Medlem har for Resten tillagt mig Udtalelser om Forhandlingerne angaaende Viborg Banegaards Flytning i sin Tid og om flere andre Ting, som jeg ikke har benyttet. Hvis det ærede Medlem vil se efter i Rigsdagstidenden, vil det vise sig, at jeg ikke har udtalt det, det ærede Medlem vil tillægge mig. Jeg har f. Eks. ikke udtalt noget om, at det den Gang var underforstaaet, at der skulde komme en Bane Syd paa fra Viborg. Nej, jeg har talt om, at der var adskillige Medlemmer i det daværende Udvalg og deriblandt jeg, for hvem det var en væsentlig Grund til at gaa ind paa Flytningen af Viborg Banestation, at man tænkte sig en Bane Syd paa. Hvad der ellers i og for sig var underforstaaet, har jeg ikke udtalt noget om. — Med Hensyn til den gamle Tanke om den midtjydske Længdebane skal jeg udtale, at min Stilling til Statsbaneforslag principielt er den, at jeg mener, vi ved Statsbanedriften her i Landet have kørt Millioner af Kroner ud af vore egne Lommer og ogsaa i Fremtiden ville gøre det. Men jeg skal indrømme, at naar vi en Gang have et Statsbanenet, bliver Følgen deraf, at den naturlige Forbindelseslinie mellem den nuværende Statsbane og et Opland bag og et Udførselspunkt foran maa være af samme Beskaffenhed, altsaa en Statsbane. Men en Bane, der udelukkende kan baseres paa Lokaltrafik, maa være privat, fordi de private Baner kunne drives langt mere økonomisk end Statsbanerne. Jeg skal ingenlunde bestride, at det var rigtigt, naar den højtærede Indenrigsminister ytrede Tvivl om, hvorvidt det overhovedet var formaalstjenligt at fortsætte Vejle—Herning Banen til Holstebro som Privatbane, idet han mente, at dette var en gennemgaaende Trafikbane for det nordvestlige Jyllands Vedkommende mod Øerne og Hovedstaden. Det er en Ting, som kan tages under Overvejelse og være Genstand for fremtidige Forhandlinger, om denne Bane ifølge det

System, vi have nu, bør indlemmes i Statsbanenettet, eller den skal være privat. Men i det store og hele tror jeg ellers ikke, at det, nationaløkonomisk set, er rigtigt i Fremtiden at bygge og drive flere Statsbaner, end det er haardt nødvendigt over for de Forhold, som nu en Gang ere til Stede. Vi komme næppe nogen Sinde frem paa anden Maade end ved at faa en Statsbane fra Viborg til Herning og før eller senere Banen Vejle—Vandel fortsat til Esbjerg eller Bramminge, og naar det sker, paa-
staar jeg, at da synker den berømte midtjydske Længdebane uundgaelig ned til at blive en Lokalbane, og saa er der for mig ingen Grund til at tænke mig den gennemført som en stor og kostbar Statsbane; de vedkommende Egne ere efter min Mening i overordentlig ringe Grad tjente dermed. Den berømte midtjydske Længdebane har — det indrømmer jeg — gennem Tiderne spillet en Rolle i Jærnbandedebatterne og var i sin Tid en af Oberst Tschernings Planer. Men Oberst Tscherning havde næppe tænkt sig den Udvikling, som Jærnbannerne have faaet i vor Tid. Hvis vi nu skulde bygge en saadan Bane fra Silkeborg til Bramminge, vilde den sandsynligvis koste Staten omtrent lige saa meget som hele den Plan, her er foreslaaet, og saa vilde ikke en eneste Station i det Opland, her er Tale om, faa nærmere Vej til Esbjerg. Desuden vilde Banen skære hele dette Opland fra den naturlige Forbindelse med sine Byer, hvilket baade Oplandet og Staten vilde være daarlig tjente med. Samtidig med eller efter Gennemførelsen af den midtjydske Længdebane maa tillige de her foreslaaede Baner gennemføres, og saa vil den midtjydske Længdebane blive unyttig.

Det er min Hovedbetragtning, men jeg indrømmer, at andre kunne have andre Anskuelse, og det bliver da Rigsdagens eller rettere sagt Lovgivningsmagtens Sag at afgøre disse Spørgsmaal. Jeg tror imidlertid ikke, at jeg tager fejl ved at udtale, at, naar det fra modsat Side er sagt, at der gøres meget for at faa en midtjydske Længdebane fra Silkeborg til Bramminge, er vistnok den væsentligste Drivfjeder i denne Bevægelse Tanken om, at Silkeborg skulde være et Slags Centralpunkt i det jydske Jærnbaneanet, og jeg er ikke blind for, at, efter hvad der foreligger, og ogsaa efter det Møde, som blev holdt forleden Dag i Bramminge, ser det ud, som om den hele Historie er sat i Scene væsentlig for Silkeborgs og Bramminges Skyld. Jeg tør imidlertid vove at paastaa, at, medens Silkeborg og Bramminge og maaske ogsaa

enkelte Kommuner midt imellem haabe paa en Gang i Fremtiden at opnaa denne Bane, er der desuden Tusinder og atter Tusinder af Mennesker lige fra Limfjorden, ja, jeg kan maaske sige lige fra Skagen ned til den sydjydske Tværbane, der med Længsel afvente, hvad Lovgivningsmagten vil gøre ved dette Lovforslag, fordi det interesserer dem i meget høj Grad.

Hermed kunde jeg for saa vidt slutte. Der er imidlertid fremkommet en enkelt Udtalelse fra det ærede Medlem for Give (N. C. Jensen), som jeg vil gøre en Bemærkning til. Det ærede Medlem balancerede jo nogenlunde mellem begge Parter, hvad jeg anser for meget fornuftigt af det ærede Medlem. Sagen er nemlig, at der blandt Indbyggerne i hans egen Valgkreds findes Folk, som ikke ere tilfredsstillende ved en Bane fra Silkeborg til Grindsted, men Oplandet er interesseret i at faa Forbindelse til Ølgod Siden — i øvrigt maa Grindsted for mig gerne gaa over til Ølgod Siden. Naar det ærede Medlem forekastede mig, at det, som særlig falder i Øjnene ved dette Forslag her, var, at det gør Grindsted til et Midtpunkt i det jydske Jærnbaneanet, vil jeg indrømme, at ganske vist vil der ved Grindsted blive en Korsbane. Jeg selv bor i Grindsted, og det ærede Medlem bor i Brande, hvor der ogsaa bliver en Korsbane, saa det synes mig, at vi have stillet Grindsted og Brande, Vorbasse og Bramminge akkurat lige, fordi de ere naturlige Centralpunkter, og det kommer ikke Sagen ved, hvor det ærede Medlem bor, og hvor jeg bor. Jeg synes derfor, at det ærede Medlem kunde have ladet den Slags personlige Insinuationer — kan man næsten kalde det — ligge, da jeg har stillet hver By lige med min egen. Hele Ordningen skyldes Forholdenes Natur og ikke noget Hensyn til, hvor enten jeg eller det ærede Medlem bor.

Jeg skal slutte med at sige, at jeg i det store og hele er tilfreds med den Modtagelse, Lovforslaget har faaet her i Tinget og ogsaa fra den højtærede Ministers Side. Jeg tror, at det vil vække Tilfredshed i vide Kredse ude i Landet og navnlig i den Egn, som det drejer sig om, at se, at Folketinget nu virkelig vil tage alvorlig fat paa Udviklingen af det jydske Jærnbaneanet i disse Egne, og at ogsaa Indenrigsministeren vil yde sin Medvirkning dertil. Under disse Forhold tror jeg, at det skal lykkes os at komme til Rette om at faa Sagen i Orden. Jeg indrømmer den højtærede Minister, at der i Detaillerne kan være meget at rette. Han nævnedes f. Eks,

Vandel—Esbjærg-Banen. Der kunde nævnes meget andet, jeg kunde f. Eks. tænke mig, at det var ret fornuftigt for en gennemgaaende Bane at gaa ud fra et andet Punkt, f. Eks. fra Bindeballe i Stedet for Vandel. Det bliver en langt ligere og smukkere Linie. Men saa er der det Stykke til Vandel, hvad skulle vi gøre med det? Der kan ogsaa for en af de andre Baners Vedkommende være Spørgsmaal om at gaa til Silkeborg i Stedet for til Moselund; Jeg indrømmer, at der kan være mange Ting at forhandle om, men jeg haaber, at vi skulle blive enige derom. Jeg venter i en nær Fremtid — maaske allerede ad Aare — at se den højtærede Ministers Plan, men indtil da tillader jeg mig at tro, at ret beset, ville de Egne, som der her er Tale om, være godt tjente med, at det her forelagte Forslag i Hovedtrækkene bliver gennemført. Hermed skal jeg slutte mine Udtalelser og takke det højtærede Folketing ligesom den højtærede Minister for den Tilslutning, Lovforslaget har fundet.

Formanden (Sofus Høgsbro): Der er endnu 3 Medlemmer, som have ønsket Ordet, men jeg antager, at Tinget helst vil have Forhandlingen afsluttet i dette Møde.

Bluhme: Det er kun en kort Bemærkning; jeg skal gøre over for det ærede Medlem for Ribe Amts 3dje Valgkreds (Busk). Det glæder mig, at jeg har gjort saa dybt Indtryk paa ham ved mine Ord, som det viste sig. Det ærede Medlem var ikke fri for at føle sig varm om Hjertet ved Tanken om, hvorledes Ribe By stod i Forhold til Esbjerg. Jeg beklager kun, at han, naar han mente, at mine Argumenter for den af mig foreslaaede Bane vare tynde, saa ikke forsøgte at imødegaa dem. Det er nemlig ikke noget Modargument, at jeg ved privat Samtale med min ærede Medforslagsstiller skulde kunne faa at vide, at han ikke deler min Opfattelse af selve Lovforslaget. Min ærede Medforslagsstiller har jo nu i øvrigt selv taget Ordet. Jeg vil gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at det oprindelige Udkast, som Vejle By har givet sin Tilslutning, var en Forlængelse af Vejle—Vandelbanen til Bramminge, men at de sadlede om efter at have hørt mine Argumenter for Nyttens af at gaa til Esbjerg, og det vil næppe lykkes det ærede Medlem for Ribe at tilintetgøre det Indtryk, som jeg har haft det Held at gøre paa Vejleenserne. Det ærede Medlems Udtalelse er saa meget mærkeligere, som han jo ofte har udtalt, at han

ansaa sig selv for den dygtigste Agrar her i Folketinget. Jeg for min Part ser ogsaa hen til ham som en dygtig Agrar — han maa ikke misforstaa mig — men saa meget mærkeligere er det, at han kan udtale sig, som han gjorde. Det Forslag, som her foreligger, er nemlig indbragt af det ærede Medlem for Vejle og mig, fordi vi ere blevne opfordrede af Landboerne i Kredsen mellem Vejle og Esbjerg til at fremkomme med det, og til dette Forslag have alle Kommunerne tegnet sig for meget store Bidrag. (Busk: Ribe Amt?) Det nævnte jeg før, Ribe Amt kommer nok med. Naar jeg udtalte, at en Del af Kommunerne ikke vil give Bidrag dertil, saafremt Banen kommer til at gaa til Bramminge, er det fuldstændig korrekt; jeg kunde gerne opgive Navnene paa disse Kommuner, da jeg har været derovre og kan nævne dem. Men jeg udtalte ikke, at Vejle ikke vilde gaa med, thi vel vil Vejle helst til Esbjerg, men kan den ikke komme til Esbjerg, vil den ogsaa gaa til Bramminge, nemlig for at komme i Forbindelse med Esbjerg. Det ærede Medlem mente, at Ripenserne ikke vilde være mig taknemlige for mine Udtalelser. Det kan være, men derfor kan det ikke siges, at der i mine Udtalelser laa en Beskyldning mod Ripenserne for at være dumme. Det er næsten en Insinuation fra det ærede Medlems Side. Men jeg vil sige, at Ripenserne naturligvis da vilde være mere med og bedre forstaa mine Udtalelser, naar det ærede Medlem vil benytte de Kundskaber, han har faaet ved at høre mig i denne Sag til at bibringe dem en bedre Opfattelse af deres Stilling. Thi det maa dog være klart, at hvis Esbjerg Havn ikke eksisterede, var Ribe endnu uheldigere stillet, end den er nu. Hvor skulde den saa faa sin Import og Eksport over? Over Aarhus og Kolding! Men de Havne vilde tage det hele fra dem. Nu har den en billigere Havn i Nærheden end Aarhus og Kolding og kan derved bedre tage Konkurrencen op, men den Chance, den har, vil væsentlig forringes i det Øjeblik, der kommer en stor Handelsplads mellem Esbjerg og Ribe, nemlig Bramminge. At Varde endnu ikke helt vil indrømme Rigtigheden af, at den har vundet betydelig ved at faa en god Havn i sin Nærhed at faa sin Import og Eksport over i Stedet for bestandig at være nødt til at gaa over Aarhus, det beklager jeg; men selv om Varde ikke kan indse det nu, saa kommer det nok. Jeg har ikke sagt, at Ribe kunde nok klare sig med sin Indtægt af Domkirken. Det sagde jeg ikke. Jeg

udtalte netop min Beklagelse over Ribes Stilling og antydede, at af dens gamle Herlighed havde den kun Domkirken tilbage — og saa min ærede Ven, Repræsentanten. Men netop fordi den ikke har andet, skulde den koncentrere hele sin Interesse og Energi og hele sin Repræsentants Energi paa at faa sit Løb uddybet, saa at den kunde komme i endnu nærmere og billigere Forbindelse med Esbjerg Havn, for derved yderligere at forøge sit Opland; thi kun ad den Vej er Ribe i Stand til at hævde en nogenlunde betrygget Stilling. Nej, det ærede Medlem har ikke opfattet sin Stilling som Agrar ret, thi det er Landboerne, der fordrer Banen fra Vejle til Esbjerg, og som ikke ville til Bramminge, det er Landboerne, som have opfordret os til at indbringe Forslaget. Og det er ikke et Forslag, som fremkommer for at spænde Ben for et andet Forslag, men det er et selvstændigt Forslag, som hele Landbefolkningen fordrer, at vi skulde bidrage til at faa gennemført. Og det er da ogsaa en Selvfølge, at skal der anlægges en Bane fra Vejle Vester paa, enten som Privathane eller som Statsbane, maatte der paa Grund af den uhyre Trafik, hvis den kom til Bramminge, yderligere anlægges et Dobbeltspor til Esbjerg, og saa ville ærede Medlemmer dog indrømme, at det vil være bedre i Stedet for at lægge et Dobbeltspor gennem de Egne, der i Forvejen have Bane, at lægge et nyt Enkeltspor ud i de Egne, hvor de ingen Bane have, ned efter Esbjerg. Den Udsigt, han stiller os i Kikkerten, at vi nok kunne faa Brug for den slesvigske Vestbane til vore Eksportprodukter, kan være god nok; men foreløbig have vi jo Forbindelsen Øster paa, og Forbindelsen over Esbjerg er for hele Landet saa vigtig, at det er ikke mange Dage siden, at der kom et Andragende fra Hjørring og hele Vendsyssel om at faa et Eksprestog til Esbjerg; men Ministeren erklærede, at han kunde ikke faa Tid og Lejlighed til at tilvejebringe dette Eksprestog. Jeg benyttede da Lejligheden til at gøre opmærksom paa, at hvis man lagde en Statsbane fra Vejle direkte til Esbjerg, kunde dette Eksprestog naas for hele det nordlige Jylland. Og jeg kan jo i øvrigt henvise til, at der blandt hans

egne Medforslagsstillere til dette Forslag endogsaa ses en Repræsentant fra Svendborg Amt, som er med for at komme til Esbjerg. Nej, det er ikke mig, som taler om Esbjerg, og som bringer Esbjergs Navn paa Bane her — det er Esbjergs Nødvendighed for Jordbruget, der gør, at vi alle tale om det, og alle ville den Vej, og saa skal det ærede Medlem ikke komme som Agrar og lægge Hindringer i Vejen, fordi der er en By, der mener, at den vil miste noget Opland. Den sidste ærede Taler udtalte, at alle Byerne ere enige. Ja, det er netop Sagen; det er Byerne, som ikke bryde sig om Esbjerg og ere Modstandere af Esbjerg, det er Byerne hele Kysten fra Nord til Syd, der ere enige, og der er Ribe kommen med af en Højta-gelse og Misforstaaelse, fordi den ikke har lyttet tilstrækkelig til sin Repræsentants Ord, naar han traadte op som Agrar. Derfor er ogsaa Ribe kommen med. Byerne ere alle sammen imod det; men netop derfor er det ikke noget Bevis for, at Banen skal gaa den Vej; thi det er kun Byerne; det er ikke Landboerne, der ville den Vej. Landboerne, Oplandet, ere repræsenterede af det Forslag, der er indbragt af min ærede Medforslagsstiller og mig.

A. Nielsen: Det gør mig ondt, at man ikke kan nævne Ordet „død Torsk“, uden at det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds (Sloth) føler sig ubehagelig berørt deraf — han behøver jo ikke at sætte den Ting i Forbindelse med sig selv personlig. Men naar vi skulle tale ganske ligefrem om Tingene og lade Torskebil- ledet ligge, saa vide vi jo, at Rødkærsbro —Silkeborg Banen er Resultatet af de Forhandlinger, der hang sammen med Forligets Gennemførelse, og naar Forholdet er dette, forstaar jeg ikke, hvorfor det ærede Medlem har særlig Lyst til at minde om, hvad der gik for sig ved Forliget, nemlig Fæstningens Godkendelse. Der er det, han tænker paa med sin store døde Torsk, og netop det ærede Medlem var med til ved Forliget at holde Liv, som han sagde, i denne Torsk. Men fordi det ærede Medlem har været med til det, hvad han jo faktisk har, er det jo ikke sagt, at det, som jeg har brugt den samme Betegnelse

om, kan kaldes levende, fordi det ærede Medlem hjemme i sin Egn, i sit Amt, i det Amdsraad, hvor han sidder som Medlem, har opstillet en Forudsætning, der ingen Sinde har været til Stede for en Bane fra Rødkærnsbro til Silkeborg. Derfor maa det ærede Medlem finde sig i, at Banen fra Rødkærnsbro til Silkeborg er en død Torsk, fordi den er bygget over en Forudsætning, som det ærede Medlem har undersøgt, en Forudsætning, som ikke er til Stede. Det ærede Medlem sluttede spydig med at sige, at han takkede for min Anvisning paa, hvordan Egnen skulde bære sig ad med at faa sit Banespørgsmaal løst paa en heldig Maade. Jeg vil sige, at det ærede Medlem ikke skal være spydig i denne Anledning. Det kunde være, at Egnen derude gør ret i at tage noget Hensyn til den Anvisning, jeg her har givet den. Jeg tror, at Egnen gør bedre i at søge at faa noget ordnet i den Retning, som jeg antydede, hvorved de virkelig kunne faa den lokale Jærnbane-trang, som er til Stede i nogen Maade, om end ikke i nogen overmaade høj Grad, tilfredsstillet, end at have dette Forslag hængende paa Loven af 1894 i en Aar-række endnu. Det er meget bedre, siger jeg, at faa noget, der kan gennemføres, og som virkelig kan bringe en Løsning, end at have noget at gaa og kigge til, som aldrig bliver til andet end en død Torsk.

Byriel-Jensen: Det ærede Medlem for Bække (L. Rasmussen) var højt oppe i sit Foredrag og paa et enkelt Punkt alt for højt oppe. Han fremstillede Sagen, som om det kun var faa, der vare interesserede i en Bane fra Rødkærnsbro til Silkeborg videre Syd paa, imedens der var Tusinder og atter Tusinder, som vente paa at faa det Projekt gennemført, som han har været med til at foreslaa her. Det er en forkert Opfattelse. Jeg maa bestemt hævde, at der er lige saa mange, der ere interesserede for den ene Jærnbane som for den anden, og saa har man ikke Lov til at give det Udseende af, at det kun var et lille Antal Mennesker, der ere interesserede for den ene, og at Tusinder og atter Tusinder ere interesserede netop i det andet Projekt. Hvis ærede Medlemmer ville se paa Kortet, ville alle have let ved at forstaa, at selv om man vil gaa saa langt ud som til Viborg, vil en Linie fra Viborg over Rødkærnsbro og Silkeborg til Bramminge ikke blive længere end en Linie fra Viborg over Herning og Skarrild til Bramminge.

Busk: Jeg ønsker dog, inden denne Debat slutter, at sige til det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme), at jeg ikke kan indse, at han har Ret i al sin Tale om, at det skulde være et mere landbovenligt Standpunkt at ville have disse Jærnbaner til Esbjerg end at ville have dem til Bramminge. Jeg kan ikke indse, at en eneste Landbointeresse kan tabe ved at vælge Bramminge i Stedet for Esbjerg. Tværtimod, Forholdene ere jo ikke alene saaledes nu, at Landboerne ikke kunne føre et eneste Kreatur til England, men det ser ogsaa ud til, efter hvad vi læse i Bladene, at det ikke vil vare mange Dage, før vi ikke kunne føre et eneste Kreatur til Tyskland. Vi maa saa naturligvis slagte Kreaturerne og paa den Maade føre dem til Tyskland, og saa er det, forekommer det mig, at man maa indrømme mig, at vi, naar Banen ender ved Bramminge, kunne, efter som vi blive nødt til det, gaa enten til Tyskland eller til Esbjerg. Men dersom vi føre alle Banerne her Vest paa i Jylland til Esbjerg, skulle vi gøre en Omvej for at komme om ad Bramminge ned ad Marskbanen. Derfor tror jeg, at naar jeg stiller mig paa det Standpunkt, jeg stiller mig paa, forsvarer jeg ikke alene de Interesser, jeg først og fremmest bør forsvare som Repræsentant for Ribekredsen, men jeg forsvarer det danske Landbrugs Interesser, fordi her er Vejen lige let baade imod Syd og imod Vest. Derfor vil jeg, inden denne Debat ender, protestere imod, at dette at ville drage alle Baner til Esbjerg skal være et mere landbovenligt Standpunkt end det, jeg hævder.

N. C. Jensen: Det er bare en ganske kort Bemærkning, jeg skal gøre til den Slutning, den ærede Ordfører fremsatte i Anledning af den Kompliment, jeg rettede til ham for, at det var lykkedes ham paa dette Punkt at gøre Grindsted til saa stort et Knudepunkt. Det er sjældent, at en Kompliment bliver optagen i den Forstand, at man siger, det er en Insinuation. Det har slet ikke været Tanken fra min Side at ville rette nogen Insinuation mod det ærede Medlem, men naar han siger, at han har haft lige saa stor Opmærksomhed henvendt paa Brande og et andet Punkt som paa Grindsted, skal jeg dog tillade mig at bemærke dertil, at Brande er ikke stort interesseret i at komme i direkte Forbindelse hverken med Grindsted eller Moselund. Derimod er den hele Egn fra Silkeborg til Bramminge interesseret i at faa en midtjydske Længdebane, men Egnen er

grumme lidt interesseret i at faa en saadan smalsporet Bane som den, der er foreslaaet fra Moselund til Grindsted, thi den kan netop ikke tilfredsstillende Egnens Krav og Egnens Behov, og dertil kommer, at denne Bane lider sikkert af den Mangel, at man ikke nogen Sinde vil kunne faa Midler til at gennemføre den.

Formanden (Sofus Høgsbro): For en kort Bemærkning har det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds Ordet.

Sloth: Det ærede Medlem for Løvel (A. Nielsen) kom paa ny med det Raad til mig at tage hans Henstilling til Følge. Naar det ærede Medlem faar endnu mere Indflydelse, end han har i Øjeblikket, kan det være muligt, at jeg vil tænke over denne Henstilling. I Øjeblikket finder jeg ikke Spor af Anledning til at tage Hensyn til den. I øvrigt vil jeg sige til det ærede Medlem, at naar han gentagne Gange hævder, at jeg har i Aamtsraadet og hjemme i Kommunen stillet en Forudsætning op for denne Bane fra Rødkærsbro til Silkeborg, en Forudsætning, som aldrig har været til Stede, vil jeg i Anledning af disse Ytringer bede det ærede Medlem om at læse den daværende Indenrigsministers Udtalelser ved Behandlingen af dette Forslag, hvor han udtrykkelig siger, at Banens Konstruktion mellem de to Statsbaner maa være af en fra de øvrige private Baner paa Landet forskellig Art, og han troede derfor, at Administrationen maatte stille saadanne Betingelser for Koncessionen, at Egnen ikke kunde være tjent med at modtage dem, og derfor mente han, at Spørgsmaalet maatte komme til at foreligge for Rigsdagen igen; det er, om ikke ordret Ministerens Ord, saa dog Meningen. Jeg vil spørge det ærede Medlem: Hvorfor tror han, at Forslaget skulde til Rigsdagen igen? Der er vel ingen, der er i Tvivl om, at Ministeren ikke alene er berettiget, men ogsaa forpligtet til at give Koncession paa Banen den Dag, Pengene ere skaffede til Veje. Det var den forrige Minister selvfølgelig heller ikke i Tvivl om. Naar han da mente, at Egnen ikke kunde være tjent med at tage Koncession paa de Betingelser, Administrationen maatte stille, hvorfor tror saa det ærede Medlem, at Lovgivningsmagten skulde beskæftige sig med Sagen paa ny undtagen for at fastsætte Driften. Det ærede Medlem maa ogsaa erindre, at Aaret efter, da det ærede Medlems Andragende var til Behandling, sagde Ministeren omtrent noget lignende, og han

føjede til, som Indenrigsministeren ogsaa oplyste, at hans Hjerter i Forvejen havde været hos en anden Linie, men at han havde været nødt til at gaa den Vej, som Rigsdagen anviste, men da han havde faaet forskellige af sine Ønsker opfyldte, følte han sig forpligtet til at opfylde Loven af 8de Maj 1894 fuldt ud og loyalt, han føjede udtrykkelig Ordet loyalt til. Jeg tror derfor, at det har været fuldt ud korrekt at gøre den Underforstaaelse gældende, og hvis den ikke sker Fyldest, er det min fulde Overbevisning, at de virkelige Forudsætninger for Loven af 8de Maj 1894 paa dette Punkt ikke blive opfyldte.

Formanden (Sofus Høgsbro): For en kort Bemærkning har Folketingsmanden for Viborg Amts 5te Valgkreds Ordet.

A. Nielsen: Hvad min Indflydelse eller Ikke-Indflydelse, hvor den skulde gøre sig gældende, har med dette Spørgsmaal at gøre, hvorledes det ærede Medlems (Sloth) nærmeste Egn stiller sig over for en fornuftig Løsning af Jærnbanespørgsmaalet, forstaar jeg ikke, og jeg skal derfor ikke indlade mig i nogen Debat derom. Men hvad der glædede mig at faa ud af det ærede Medlems Slutningsbemærkning, er det, at han indrømmer, at han hjemme i sin Egn i sit Amt, i Aamtsraadet har gjort den Forudsætning gældende, som jeg paa staar ikke var til Stede, ikke er til Stede og, som jeg haaber, aldrig vil komme til Stede. Det ærede Medlem henviste til den tidligere Indenrigsministers Udtalelser. Jeg skal blot minde om, hvad jeg allerede har omtalt, at den daværende Minister sagde: jeg tror ikke, den bliver realiseret — det vil sige Rødkærsbro-Silkeborg-Banen — han var bleven tvungen til at tage den paa Grund af Situationen. — Jeg har sagt, hvad det var for en Situation, det var Forligssituationen — men han troede ikke, den havde praktisk Betydning. Det sagde Ministeren gentagne Gange til mig privat, og det staar at læse i Rigsdagstidenden 4, 5, ja, maaske 10 Gange. Men trods det, at det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds ved det, har han paa beraabt sig denne Forudsætning hjemme i sin Egn og derved gjort Jærnbanesagen i Viborg Amt megen Skade. Denne Forudsætning har ikke været til Stede, den er ikke til Stede, og jeg haaber som sagt, at den aldrig kommer til Stede.

Ordføreren for Forslagsstillerne (L. Rasmussen): Jeg skal bare sige over for

det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgkreds (N. C. Jensen), at naar han ikke kunde forstaa, at jeg ikke var glad ved hans Kompliment, var det af den simple Grund, at der er noget til, der hedder Ironi, og jeg opfatter det som Ironi, og jeg tror, at alle Tingets Medlemmer opfattede det som Ironi.

Formanden (Sofus Høgsbro): For en kort Bemærkning har Folketingsmanden for Viborg Amts 3dje Valgkreds Ordet.

Sloth: Maa jeg over for det ærede Medlem for Løvel (A. Nielsen) atter gentagende hævde, at Ministeren udtalte sig ved Behandlingen af Forslaget her i Tinget, som jeg refererede før, og jeg spørger derfor paa ny det ærede Medlem, hvad han mener, Forslaget skulde til Folketinget paa ny for, naar det ikke var for at fastsætte Ordningen af Driften.

Formanden (Sofus Høgsbro): For en kort Bemærkning har Folketingsmanden for Viborg Amts 5te Valgkreds Ordet.

A. Nielsen: Hvis den daværende Indenrigsminister havde levet og været til Stede i Salen kunde han selv have svaret. Jeg kan ikke forklare Svaret; men jeg ved, at der ikke i denne Udtalelse ligger Spor af Antydning af det, det ærede Medlem vil lægge deri.

Da ikke flere ønskede at udtale sig, sluttedes Forhandlingen.

Lovforslagets Overgang til anden Behandling
vedtoges uden Afstemning.

Ordføreren for Forslagsstillerne (L. Rasmussen): Jeg tillader mig at foreslaa Sagen henvist til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Uden Forhandling og Afstemning
vedtoges dette Forslag.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:
Første Behandling af Forslag til Lov om en Fortsættelse af Vejle—Vandel Jærnbane til Esbjerg,

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2803—4).

Formanden (Sofus Høgsbro): Jeg antager efter de førte Forhandlinger, at ingen vil begære Ordet (Ophold). Da dette er Tilfældet, er Forhandlingen sluttet.

Lovforslagets Overgang til anden Behandling
vedtoges uden Afstemning.

Bluhme: Jeg tillader mig at foreslaa Sagen henvist til det samme Udvalg, hvis Nedsættelse nys blev vedtagen.

Uden Forhandling og Afstemning
vedtoges dette Forslag.

Formanden (Sofus Høgsbro): Der er ikke mere paa Dagsordenen.

Næste Møde holdes paa Torsdag Kl. 1, og Dagsordenen er da:

1) *Valg af 15 Medlemmer til et Udvalg angaaende:*

Forslag til Lov om Anlæg og Drift af forskellige Jærnbaner i Jylland,

til hvilket Udvalg er henvist:

Forslag til Lov om en Fortsættelse af Vejle—Vandel Jærnbane til Esbjerg.

2) *Tredje Behandling af:*

Forslag til Lov om Vederlag for Kontorudgifter til forskellige Retsbetjeneder.

3) *Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Forældelse af Fordringsrettigheder.

4) *Eventuelt: Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Tilvejebringelse af Jordlodder for Landarbejdere.

Mødet hævet Kl. 5.20'.