

De stillede Ændringsforslag tilligemed Lovforslaget i sin Helhed sattes til Forhandling under et.

**Ordføreren (Ole Hansen):** Som det vil ses, foreligger der to Ændringsforslag her til tredie Behandling. Det første gaar ud paa at forøge Medhjælpssummen for Sø- og Handelsretten i Kjøbenhavn med 987 Kr. 50 Øre, og det er begrundet dels ved forøgede Udgifter til Ekstraskrivning og dels i, at det ene af Rettens Bude pludselig er blevet syg, saaledes at det har været nødvendigt at antage et Reservebud midlertidig i hans Sted. Det andet Forslag angaar Avancementsforholdene for det kongelige Teaters Korpersonale, og jeg skal der erindre om, at ved Behandlingen af Andragenderne her i Tinget blev dette Spørgsmaal henvist til den højtærede Kultusministers Overvejelse, og det Forslag, der her foreligger, er en Følge af denne Henviſning. Tinget har altsaa paa en Maade tidligere taget Stilling til Sagen, og jeg skal altsaa ikke udtale mig nærmere derom, men indskrænke mig til paa Finansudvalgets Vegne at anbefale begge disse Forslag.

**Ministeren for Kirke- og Undervisningsvæsenet (Sthyr):** Jeg skal kun i Anledning af Forhandlingen forleden Dag om de Kellerske Anstalter udtale, at efter en Samtale med mig i Dag har Professor Keller udtalt Ønsket om at fratræde den administrative Del af Ledelsen, og det er foreløbig stillet mig i Udsigt, at der vil komme et saadant Forslag frem. Denne Sag skal selvfølgelig blive tagen under omhyggelig Overvejelse.

Da ingen flere ønskede at udtale sig, sluttedes Forhandlingen.

Ændringsforslaget under Nr. 1 af *Juſtitsministeren*, tiltraadt af *Udvalget* (se Tillæg B.)

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslaget under Nr. 2 af *Ministeren for Kirke- og Undervisningsvæsenet*, tiltraadt af *Udvalget* (se Tillæg B.)

vedtoges uden Afstemning.

Lovforslaget (se Tillæg C.), saaledes ændret,

vedtoges enstemmig med 71 Stemmer.

**Formanden:** Forslaget vil nu blive tilstillet Landstingets Formand.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsættelse af anden Behandling af Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Jærnbanen fra Vejle til Give samt om Anlæg af en Statsbane fra Give over Herning til Holstebro m. m.*

Forhandlingen genoptoges.

**A. Nielsen:** Jeg skal begynde med at udtale min Paaskønnelse og Tak over for det ærede Udvalg, fordi det har optaget Viborg—Herning-Banen paa det Forslag, som nu foreligger her til 2den Behandling. Viborg—Herning-Banespørgsmaalet er et gammelt Spørgsmaal. I 1882 allerede henvendte en Deputation derovrefra sig til daværende Indenrigsminister Skeel med Bøn og Anmodning til ham om at interessere sig for denne for Egnen saa vigtige Sag. Ministeren stillede sig velvillig over for Deputationen og erklærede, at det ogsaa var hans Ønske, naar de Baneanlæg, der vare forberedte, vare gennemførte, da at tage fat paa Spørgsmaalet for denne Egnns Vedkommende. Et noget lignende Svar fik Deputationen hos Finansministeren og Konseilspræsidenten Estrup, som den samtidig henvendte sig til. Imidlertid blev Egnen skuffet i den første Omgang, nemlig i Slutningen af Firserne, da Lejligheden skulde være inde til at faa deres Ønsker realiserede og deres Haab opfyldt. Det var da nemlig Tanken oprindeligt, at der skulde anlægges en Jærnbane fra Løgstør over Viborg til Herning med Sidebane til Hobro, men paa Grund af Tidernes Ugunst blev dette Projekt forandret, saaledes at det blev en Løgstør—Hobro-Bane med Sidebane til Viborg, og Spørgsmaalet om en Bane fra Viborg til Herning laa fremdeles hen. Den næste Omgang, da der kunde og burde have været Tale om at imødekomme Ønsker og Krav fra denne Egn, var i 1894, da vi fik den store Jærnbaneyklus med de mange Jærnbaner hæftede sammen paa en og samme Lov, men ogsaa da blev Egnens Ønsker og Interesser tilsidesatte. Derfor er det, som sagt, en Glæde for mig at se, at Udvalget har taget denne Tanke op og taget den op paa en saadan Maade, at det trods alt giver mig Haab om, at det maa lykkes at bringe Tanken frem til en Løsning.

Jeg har gentagne Gange baade i 1896, før den Tid og senere haft Lejlighed til at udtale mig om, hvad der tilsigtes og kan naas ved dette Baneanlæg. Det skal jeg ikke fordybe mig i i Dag, det finder jeg uforment og skal kun sige, at denne Bane paa en Gang maa siges at være en Trafikbane, en Forbindelsesbane, der knytter de to Jærnbaneanet sammen mod Nordøst og Sydvest, og samtidig er den, om jeg saa maa sige, en Opdyrkningsbane, der vil bringe et ikke ringe Landomraade ind under Kultur. For de forholdsvis smaa Midler af 2 Mill. Kr. — eller skulle vi nu sige efter den højtærede Ministers Oplysninger i Gaar: 2,350,000 Kr. — naas dette forholdsvis store Gode. Jeg synes ikke, at Lovgivningsmagten kan skyde den Opgave, der saaledes ligger lige for, til Side.

Det ærede Udvalg fremhæver, at det ikke vil afvige fra den Lovgivningsskik, at Liniedetailler almindeligvis ikke optages i Lovteksten. Det kan i og for sig være rigtigt, og jeg skal heller ikke komme stærkt ind paa Liniespørgsmaalet, saa meget mindre, som det er min Forvisning, at Banen netop ifølge sin Karakter af Forbindelsesbane maa blive saa retliniet som muligt. Gaar man ud fra det, fastholdes dette Hovedsynspunkt, tror jeg, Linien vil blive, saaledes som jeg skal antyde ved at nævne enkelte Punkter mellem Endepunkterne Viborg og Herning. Det vil blive over Hald, Dollerup — paa det Punkt ved Dollerup, hvor Vejene krydses mellem Dollerup Mølle og Skole — videre over Havredal, derfra til Karup, maaske med Station Vest for Aaen — derom skal jeg ikke udtale mig, det er muligt, at det vil være rigtigt at lægge Stationen Vest for Aaen — og saa videre efter Sunds, Vest eller Øst om Sunds-Sø, saaledes som det nu maatte findes rigtigt, og saa til Herning. Den Retning, synes jeg, maa kunne samle alle om sig. Der er selvfølgelig dem, der ville trække den længere mod Vest, ligesom ogsaa dem, der ville trække den længere mod Øst, men Hensynet til Banens Karakter som Forbindelsesbane gør den, som jeg har nævnt, til den naturlige Retning, men jeg antager ikke, at der her ved denne Behandling vil rejse sig nogen større Kamp om disse Detailler.

Jeg gentager, at de, der ere virkelige Venner af Herningbanen, virkelige Venner af, at dette Spørgsmaal nu drages frem, ikke ville vanskeliggøre det ved at rejse en hidsig Kamp om Detaillerne.

Jeg ved ikke, om det er ubeskedent, naar jeg henstiller til det ærede Udvalg og ogsaa til den højtærede Minister, idet jeg trods alt haaber paa hans Medvirken, at der ved denne Lov i al sin Almindelighed træffes, hvad man kan kalde Tidsbestemmelser med Hensyn til Anlæggenes Udførelse. Det bliver fremhævet baade fra den ene og den anden Side, at det er for meget paa en Gang, og man maa jo ogsaa gaa ud fra som givet, at det ikke skal gennemføres absolut paa en Gang, hvad jo ogsaa den ærede Ordfører fremhævede i Gaar, men han antydede ikke, at man vilde ind paa en nærmere Tidsbestemmelse eller en nærmere Deling af Arbejdet. Jeg antager dog, det vil være heldigt at komme ind paa noget saadant, at man for Eksempel satte et Tidsrum af indtil 3—4—5 Aar og saa sagde: Det første Aar tage vi fat paa det, det næste Aar tage vi fat paa det, og det tredje og fjerde Aar paa det og det, hvorledes saa Rækkefølgen for de enkelte Led bliver, derpaa skal jeg ikke insistere. Jeg skal kun sige, at jeg, ikke fordi Viborg—Herningbanen ligger mig saa særlig paa Sinde, som den gør, men efter Forholdenes hele Natur vilde finde det rimeligt og naturligt at begynde med Stykket fra Viborg til Herning, derefter tage Stykket fra Holstebro over Herning til Give og saa endelig Ombygningen af Give—Vejle samt Vejle Banegaardsforholds Ordning. Jeg synes, det er den naturlige Rækkefølge, men nogen Tidsbestemmelse synes jeg i alt Fald maa træffes netop af Hensyn til Statskassens Evne til at udrede de Beløb, der skulle anvendes, og ogsaa for ikke at spænde Arbejdsmarkedet for stærkt ved pludselig at kaste disse store Anlæg ind og derved trække Arbejdskraften ud af dens rolige, normale Rammer.

Jeg maa dernæst vende mig til den højtærede Minister. Den højtærede Minister synes ved en Korrespondance til adskillige Blade at være ledet ind paa den Tanke, at dette Forslag skulde være Udtryk for en særlig Velvilje over for ham i

Anledning af hans Tilbagetræden. Jeg antager ikke, at det har noget at gøre hverken med særlig Velvilje eller med Uvilje. Jeg antager, at disse Forslag ere begrundede i selve deres Natur og i intet andet, men for saa vidt den højtærede Minister vil tage Hensyn til, hvad han maatte læse i Bladene, vil jeg henlede hans Opmærksomhed paa, at der netop i den Presse, der staar den højtærede Minister nær, er fremkommet Udtalelser om de Forslag, vi her beskæftige os med, og da specielt Viborg—Herning-Banen. Jeg har læst saavel i „Nationaltidende“ og dets Tvillingorganer som ogsaa i adskillige Stiftstidender meget velvillige Udtalelser om at tage Viborg—Herning-Banen op til Gennemførelse her sammen med de øvrige Forslag. For saa vidt den højtærede Minister altsaa skænker den Slags Udtalelser Opmærksomhed, og de i nogen Maade maatte kunne have nogen Indflydelse paa hans Stilling, er det mig en Glæde at kunne henvise til Udtalelser i den Del af Pressen, som jeg gaar ud fra staar den højtærede Minister allernærmest. Den højtærede Minister var imod denne Sammenkobling her, navnlig den Form, den har faaet nu. Vi ere inde paa en Sammenkobling af Jærbanespørgsmaal, det er rigtigt, men det er noget, man har været fra Arilds Tid, man kunde ønske det anderledes, men det nytter ikke, naar Forholdene nødvendiggøre det, og saa synes jeg, Formen har mindre at sige, det er dog Realiteten, det kommer an paa.

Men den højtærede Minister havde en meget stærk Indvending mod Ændringsforslaget om Viborg—Herningbanen, han sagde, det Spørgsmaal var ikke undersøgt, og det var derfor umodent til at komme til Gennemførelse nu. Det er formelt rigtigt, men hvorfor er Spørgsmaalet ikke undersøgt? Hvorfor have vi ikke alle de detaillerede Oplysninger, som det kunde være ønskeligt at have i højere Grad, end Tilfældet er? Jeg siger ikke, at vi savne dem i høj Grad, men det kunde nok være ønskeligt at have noget mere, end vi have. Hvorfor staa vi saaledes? Det er jo, fordi vi have savnet den højtærede Ministers Medvirken, og det er noget, som jeg kun i allerhøjeste Grad kan beklage. Jeg haaber imidlertid ikke, at det, at vi have maattet savne dem hidtil, betyder, at den højtærede Minister fremdeles vil stille sig afvisende, jeg haaber — og har nogen Grund dertil baade efter hans Udtalelser ved første Behandling af Holstebro—Vejlebanen, og efter hans Udtalelser i Gaar — at han

i det mindste vil stille sig neutralt over for dette Spørgsmaal, men ikke vil stille sig positivt hindrende i Vejen. Men naar den højtærede Minister sagde, at Sagen ikke er undersøgt, saa er Forholdet dog det, at den for en Maanedes Tid siden er undersøgt af Statsbanedriftens egne Ingeniører. Resultatet af Undersøgelserne foreligger ikke i Regeringsforslaget, det er rigtigt. Men Undersøgelsen er foretaget. Materialet er bragt til Veje, og hvis den højtærede Minister virkelig vilde, tror jeg, at han i Løbet af ganske kort Tid, i Løbet af faa Dage, vilde kunne lægge et Forslag, formet i Detailler, frem for Tinget. Man er jo saa vidt fremme, at den højtærede Minister i Gaar kunde korrigerer Udvalgets Beregninger, idet han sagde, at de 2 Mill. var for lavt regnet, der skulde lægges 350,000 Kr. til. Den Oplysning kunde den højtærede Minister ikke have givet, hvis der ikke havde været foretaget Undersøgelser og paa Grundlag af disse Undersøgelser anstillet Beregninger. Der foreligger altsaa et saadant Materiale, at vi ikke behøve at gaa i Blande her, hvis den højtærede Minister vil støtte os, og jeg haaber, at han vil gøre det, og at han ikke vil stille sig absolut afvisende.

Den højtærede Minister nævnedes dernæst, at Viborg—Herningbanen var en Stridsbane, og han henviste til, at der ikke var Enighed i Kommissionen om denne Linie. Men det Moment er nyt, og det er nyt ogsaa fra den højtærede Ministers Standpunkt. Jeg maa maaske her have Lov til at henvise til Diskussionen under 1ste Behandling af Holstebro—Give—Vejle-Forslaget. Der fremhævede den højtærede Minister netop med stor Styrke over for mig, at vi havde Kommissionens Forslag liggende for os, det maatte vi tage som et Udtryk ogsaa for Ministeriets Vilje, og jeg behøvede ikke at være ængstelig, fordi vi ikke saa det ophøjet til Lov i denne Samling, thi det var jo givet, at det maatte komme. Men den Beroiligelse, som skulde ligge i denne Ministers Forsikring over for mig ved 1ste Behandling af nysnævnte Sag, taber jo adskilligt i Værdi, naar Ministeren nu i Gaar sagde, at det er en Stridsbane. Denne Henvisning foruroliger mig saa meget mere, naar jeg ser paa dette Banespørgsmaals Historie gennem de forløbne 20 Aar. Naar jeg ser, hvorledes Viborg—Herningbanen blev sprængt ud i Slutningen af 80erne og blev sprængt ud i 1894, kan jeg ikke se rolig paa den Mulighed, at den skulde sprænges ud paa ny i Aaret 1900. Men

naar den højtærede Minister gaar saa vidt, at han henviser til det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) for i det ærede Medlems Grunde at se en Bekræftelse paa . . . (Afbrydelse af *Indenrigsministeren*.) . . . Jo, den højtærede Minister henviste netop til det ærede Medlems Udtalelser som en Bekræftelse paa, at Viborg—Herningbanen er en Stridsbane, saa tror jeg, uden at gaa den højtærede Minister for nær, at jeg tør gaa ud fra, at det var den højtærede Ministers behagelige Spøg, thi skulle vi vente, indtil det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds vil stemme for en Viborg—Herningbane, komme vi til at vente længe, forudsat at vi skulle have den Ære at se det ærede Medlem længe hos os. Naar den højtærede Minister derfor fremhæver det som et Moment, at Viborg—Herningbanen er en Stridsbane, og at vi væsentlig af den Grund ikke bør tage den op nu, saa foruroliges jeg og de — og det er mange her i Tinget — der interessere sig for dette Spørgsmaals Løsning; thi det betyder jo, at vi ikke kunne faa Banen igennem nu, og naar vi ikke kunne faa den igennem nu, kunne vi heller ikke faa den igennem senere inden for en rimelig Tid, men den skydes ud i Mørket, hvor den har været nu i 20 Aar og maaske saa kan blive i 10 til.

Den højtærede Minister nævner saa som en tredje Grund, hvorfor man ikke bør skride til Løsning af Viborg—Herningbanespørgsmaalet nu, at der ikke er Enighed om Linien; der har været saa mange Deputationer her i Kjøbenhavn i disse Dage, de have været hos den højtærede Minister, og den ene rykker til den ene, den anden til den anden Side. Ja, det er fuldkommen rigtigt, men det har ogsaa været Tilfældet, ellers skulde jeg tage meget fejl, over for det Projekt, som den højtærede Minister selv har bragt ind her i Tinget. Har der ikke været Deputationer herinde, som vilde have ændret ved dette Projekt? I alle Tilfælde er jeg vis paa, at selv om vi havde haft et Forslag foreliggende fra Ministeriets Side, vilde der ogsaa have været Deputationer herinde, hvoraf den ene havde rykket i Vest og den anden i Øst. Det er en Skærsild, som den højtærede Minister og Folketinget (naar Folketinget har Sagen først) maa gaa igennem, naar der kommer ny Forslag frem, og nu har den højtærede Minister for sit Vedkommende gennemgaaet denne Skærsild, hvorfor saa vente og tage den Tur om igen, thi det gentager sig nemlig.

Hvis vi lade Spørgsmaalet ligge et eller to eller tre Aar, saa have vi Deputationer igen, som hver rykker til sin Side. Men som sagt, den højtærede Minister udtalte, at han maatte stille sig reserveret; jeg haaber, at det betyder, at han stiller sig neutralt. Det vilde have været bedre, om han var gaaet i Spidsen, men naar han ikke kan det, saa maa vi i alt Fald vente, at han ved sin Neutralitet ikke vil svække den Mulighed, som jeg trods alt venter, at der er.

Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) saa ikke i Sammenkoblingen af Banerne nogen Hindring, og saaledes har jeg ogsaa forstaaet hans Udtalelser i Betænkningen. Men der var en Ytring af ham, der overraskede mig noget, idet han i Gaar sagde, at han kunde ikke gaa med til Viborg—Herningbanen. Dette overraskede mig noget, idet han i Betænkningen skriver, at han har vel sine Betæneligheder, men naar Mindretallet dog ikke i Henhold til de anførte Betragtninger stiller noget Ændringsforslag, er det, fordi det lægger megen Vægt paa Dampfærgeforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde. I Betænkningen tager han altsaa ikke Afstand fra Viborg—Herning-Banen, tværtimod fremhæves det af Mindretallet, at hvorvel man ikke ynder denne Plan, vil man dog ikke stille sig imod den, netop fordi man lægger saa stor Vægt paa Forbindelsen Gedser—Warnemünde. Jeg antager, at det har været det ærede Medlems oprindelige Standpunkt, og at vi maa være saa heldige at se ham vende tilbage dertil.

Jeg har saa et Par Bemærkninger til det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth). Det ærede Medlem mente, at den Kommission, der har arbejdet med Sagen, ikke har haft Øje for dens økonomiske Side. Jeg tror, han kunde have udtrykt det lidt kortere eller rettere ramt Meningen noget nøjere ved at sige, at Kommissionen ikke har haft Øje for Rødkærnsbro — Kellersup — Silkeborglinien. Jeg tror, det er det, der ligger paa Bunden af det ærede Medlems Udtalelser. Naar han henviser til, at Statsbanerne give saa daarligt Udbytte, forstaaer jeg ikke rigtig, at det skal være et Argument mod at skride til Anlægget af Viborg—Herning-Banen; thi jo mindre Udbytte Statsbanerne give, desto uforsvarligere er det, at forholde de Egne, der have maattet bidrage til Statsbanernes Anlæg og maa bære Tabet ved den aarlige Drift, Delagtighed i de Goder, som tilvejebringes ved Jærnbanner. Jeg synes, at naar de andre Ba-

ner give et tarveligt Udbytte, ligger der deri en Opfordring til at imødekomme de Egnes Ønsker, som maa bidrage til Driften af de hidtidige, hvorved der paabyrdes dem Byrder til Fordel for de andre Egne. Det ærede Medlem siger, at Holstebro—Herning—Give—Vejle-Banen er neutral i Modsætning til Viborg—Herning, men det ærede Medlem godtgør ikke, hvorledes det med Føje kan siges. Han siger, at Viborg—Herning-Banen gaar i en mager og fattig Egn, men det bevirker da ikke, at Banen er mindre neutral. Det at Viborg—Herning-Projektet kolliderer med det ærede Medlems Ønsker, er jo ikke noget absolut Bevis for, at Viborg—Herning-Banen er mindre neutral end de andre Baner. Det ærede Medlem mener, at man hellere maa plante Træer derude, end at gaa og se paa de mange tomme Jærnbanevogne, som nu skulle rulle derude paa Heden. Det forekommer mig, at det ærede Medlem der stiller sig lidt for overlegent; han kan ikke have undgaaet at lægge Mærke til den Interesse, som Viborg—Herning-Projektet har nydt og fremdeles nyder. Det ærede Medlem vil vide, at der her paa Rigsdagen har foreligget et Andragende om Undersøgelse og videre Fremme af Viborg—Herning-Banen, støttet af 82 Sogneraad, Løgstør Kommunalbestyrelse og Viborg Byraad, endvidere af Aalborg Amts Landboforening, Hjørring Amts Landboforening og Viborg Amts landøkonomiske Forening samt af Hammerum Herreds Landboforening, Han Herreds Landboforening, Hobro-Aalestrup og Omegns Landboforening og Nibeløgstør og Omegns Landboforening og endelig af Aalborg Amtsråd, Viborg Amtsråd og Ringkøbing Amtsråd. Naar alle de her nævnte Institutioner og kommunale Autoriteter samle sig i Ønsket om Viborg—Herning-Projektet, saa tror jeg ikke, det ærede Medlem kan affeje det Krav, som derigennem skaffer sig Udtryk, ved at sige, at man maa hellere plante Træer end at køre med tomme Jærnbanevogne. Det ærede Medlem var inde paa den samme Betragtning som den ærede Minister, at Projektet ikke foreligger tilstrækkelig undersøgt. Jeg har allerede sagt og skal gentage over for det ærede Medlem, at det har været undersøgt for 18 Aar siden, og at det er undersøgt paa ny i Aar for omtrent en Maaned siden, og at der maa foreligge Statsbaneautoriteternes Beregninger paa Grundlag af disse Undersøgelser, eftersom Ministeren i Gaar kunde oplyse, at Anlægget vilde koste 2,350,000 Kr. Det ærede Medlem kan derfor ikke komme bort fra

dette Anlæg ved at sige, at det ikke foreligger undersøgt. Det undrer mig yderligere, at det ærede Medlem vil henvise dertil, eftersom han i 1894 kastede et absolut uundersøgt og uovervejeth Projekt ind her i Tinget. Jeg tillod mig den Gang at spørge baade den ærede Ordfører, det ærede Medlem for Møen (Bojsen), og det ærede Medlem sely, hvilket Formaal der skulde fyldestgøres ved Rødkærbro—Kellerup—Silkeborg-Banen. Jeg tillod mig at paastaa, at der ikke var 20 Medlemmer i denne Sal, der, naar de kom hjem, efter at have vedtaget denne Bane, kunde give et rationelt Svar paa dette Spørgsmaal. Og saa kommer det ærede Medlem dog og siger, at dette Projekt her, der har staaet paa Dagsordenen i omtrent 20 Aar, der er blevet undersøgt for 18 Aar siden, der er blevet undersøgt i Vinter for 1 Maaned siden, og som vi vide vil koste 2,350,000 Kr., ikke er tilstrækkeligt undersøgt, det kunne vi ikke gaa ind paa. Dette er saa meget mærkeligere, naar man ser, at det ærede Medlem her selv stiller Forslag om, at der skal anlægges en Bane fra *et Punkt* paa Statsbanen, mellem Langaa og Viborg. Hvad er det for et Punkt? Til hvilke Undersøgelser støtter dette Ændringsforslag sig? Ligger dette Punkt i Viborg eller Rindsholm eller Rødkærbro, ved Tange — det ærede Medlems Billetsalgssted — eller i Bjerringbro, eller i Ulstrup, eller i selve Langaa? Er det ganske ens, hvilket Punkt man tager? Bliver Bekostningen den samme? Naar det ærede Medlem bebrejder vort Forslag, at det ikke er tilstrækkelig oplyst, hvorledes kan han saa stille Forslag om at søge et Punkt mellem Viborg og Langaa, derfra lægge en Bane over Kellerup til Silkeborg? Saa skulde vi være bedre farne og vide, hvad det koster. Nej, det ærede Medlem skulde tale lidt sagte om uundersøgte Projekter. Det ærede Medlem sagde saa, at hvis vi valgte Rødkærbro—Kellerup—Silkeborg-Linien, vil Vejen for dem, der bo paa de lange Afstande ned mod Esbjerg — saa vidt jeg forstaa ham — forkortes paa 3 eller 1½ Mil nær, lige saa meget som ved respektive Langaa—Silkeborg- og Viborg—Herning-Banen. Jeg skal ikke komme ind paa, om disse Beregninger ere rigtige, jeg føler mig ikke forpligtet til at tro paa deres Rigtighed; derpaa lægger jeg ikke Skjul. Men ganske bortset herfra, er der Hensyn, som man ikke kan undlade at tage, og som det ærede Medlem ikke synes at ville tage. Ved Viborg—Herning-Banen kommer et

stort Landomraade ind under Kultur; og ogsaa Langaa—Silkeborg-Banen bringer et større Landomraade ind under den almindelige Kommunikation. Hvis det ærede Medlem tog disse Hensyn ind under sin Betragtning, vilde han ikke være kommen med den Sammenstilling, han kom med. Skönt det ærede Medlem eksperimenterer med dette flydende Punkt mellem Viborg til Langaa, er han dog klar over, at ved Vedtagelsen af hans Forslag opnaas der en tilfredsstillende Trafik ligesom Rentabilitet for Statsbanerne, i alt Fald for dem, vi her beskæftige os med. Ærede Medlemmer, der finde at kunne følge det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds paa den Motivering, kunne jo gøre det; jeg kan ikke. Det ærede Medlem kom saa ind paa Sagens Gang. Ved „Sagens Gang“ tænker han paa sin forulykkede Banes Gang, Banen, som han fik frem i 1894 mod alle rimelige Regler, trods der ikke forelaa nogen Undersøgelse. Han sagde, at det var hans Overbevisning; at Ministeren i sin Tid ikke vilde tillade, at denne Bane, Rødkærnsbro—Kellerup—Silkeborg-Banen, blev anlagt uden netop som Statsbane. Viborg Amtsraad vilde imidlertid ikke give Tilskud til den, forinden man havde udtrykkelig Sikkerhed for, at den vilde blive drevet som Statsbane. Men Ministeren vilde ikke give et saadant Tilsagn, forinden der fra Amtsraadets Side forelaa Sikkerhed for, at der vilde blive givet det Tilskud, som maatte blive Amtsraadets Part. Saaledes beskrev det ærede Medlem Situationen; og den er jo ret indviklet. Jeg tror, den simple Sandhed er den, at det ærede Medlem fik sin Bane hængt paa i 1894 ud fra Forudsætninger for hans Vedkommende, som ikke deltes af andre. Ud fra disse urigtige Forudsætninger har det ærede Medlem arbejdet i sin Kreds og i Viborg Amtsraad. Nu ser det ærede Medlem, at han har været ganske ene om disse urigtige Forudsætninger, og derfor er det, at han nu bliver bitter og ved ikke, hvor stærkt han skal bekæmpe det rimelige og fornuftige Anlæg af en Bane fra Viborg til Herning. Jeg tilgiver det ærede Medlem, naar jeg ser den kedelige Situation, han er stedt i, men jeg siger: Skylden er i alt Fald ikke min, jeg har fra første Færd søgt at gøre det ærede Medlem begribeligt, at hvad han gav sig ind paa i 1894, var en Sag, han ikke vilde faa Fornøjelse af. Det ærede Medlem siger, at det er en Sag, som ikke er død, og som der er Trang til at faa drøftet nøje igennem, men det tror jeg ikke. Den er ble-

ven drøftet gentagne Gange siden 1894, og den ere vi færdige med. Jeg vil give det ærede Medlem et Raad, som jeg har givet ham før, men da afviste han det haanligt. Vil han udrette noget heldigt for sin Kreds's Interesser, skal han opgave det umulige Projekt Rødkærnsbro—Silkeborg-Banen og støtte en Viborg—Herning-Bane nu og senere en Silkeborg—Langaa-Bane. Gid det snart maa ske, at han maa faa Lejlighed ogsaa dertil. Han skal saa dernæst arbejde paa at faa en lille Stikbane fra Rødkærnsbro til Kellerup. Saa er Egnen betjent paa en Maade, som opfylder alle rimelige Hensyn. Dette Raad har jeg givet det ærede Medlem før, jeg giver det nu en Gang til. Blot han maa blive til Sinds at følge det. Men jeg tror ikke, at Tinget vil tjene det ærede Medlem med igen at drøfte en Sag, som der ikke er mindste Trang til at drøfte. Det er allerede bleven drøftet alt for længe; nu maa det være Slut. Jeg anbefaler en Viborg—Herning-Bane, saaledes, som den er foreslaaet her fra Udvalgets Side, og jeg retter sluttelig den Appel til den højtærede Minister, at hvis han ikke i sidste Øjeblik mener at kunne bestemme sig til at gaa i Spidsen, hvad der vilde være ønskeligst, at han da i hvert Fald vil forholde sig neutral og ikke stille sig hindrende i Vejen for det. Vil den højtærede Minister det, er det mit sikre Haab, at det skal lykkes at bringe Viborg—Herning-Banen i Havn, thi den forsvarer sig selv, som jeg her har paavist ganske kort, jeg har tidligere paavist det fyldigere. Dermed skal jeg anbefale det Ændringsforslag, som gaar ud paa at sætte Viborg—Herning-Banen ind paa det foreliggende Lovforslag.

**C. Ravn:** Jeg skal ligesom den sidste ærede Taler sige Flertallet i Udvalget Tak, fordi det har optaget Ændringen under Nr. 1, og desforuden vil jeg udtale en Opfordring til det, fordi det nu paa dette Standpunkt er gaaet Linien helt ud. Jeg tror, at man derved har faaet en fast Stilling, især efter de Udtalelser, der i Gaar faldt fra den højtærede Minister, hvad jeg senere skal komme til. Men jeg opfordrer altsaa Forslagsstillerne til ikke alene at holde fast, men gennem Arbejde stadig at kæmpe for denne Sag. Jeg ved nok, at man fra flere Sider har ment, at det er et Hastværksarbejde, men det er det, som paavist af den sidste ærede Taler, aldeles ikke. Det er noget, vi have arbejdet paa i mange Aar, og ogsaa i denne Vinter er der gjort et stort Stykke Arbejde derpaa, hvad jeg

senere skal komme tilbage til. Hvis den højtærede Minister havde omfattet dette Stykke Bane med lige saa stor Interesse som de andre Baner, vilde han ogsaa have kunnet lægge den paa Tingets Bord med de samme Beskrivelser og samme Udviklinger i det hele som ved de andre Baner. Jeg betragter ikke Udvalgets Forslag som et Stykke Hastværksarbejde, men jeg vilde kun sige Udvalget Tak, idet jeg vilde bestyrke dem i at gaa videre. Man siger jo, at dristig povet, er halvt vundet.

Jeg kommer saa til de Medlemmer i Udvalget, som ere valgte af den Gruppe, hvortil jeg hører. Jeg beklager, at de ikke have kunnet slutte sig til dette Udvalgets Forslag. Nu ved jeg ganske vist, at dette Udvalg er nedsat med en helt anden Opgave for Øje, nemlig Gedser—Warnemünde Routen. Dersom vi her i Tinget skulde have nedsat et Udvalg, der kun skulde behandle jyske Baner, er jeg overbevist om, at Udvalget og dets Betynkning fra vor Side ikke havde faaet det Udseende, saa meget mere, som jeg tror, at i det mindste et af Medlemmerne i Udvalget i Virkeligheden er velvillig stemt over for dette Forslag. Det vilde derfor have været rigtig godt, om han nu havde staaet som Forslagsstiller ved Siden af Flertallet. Jeg kan forstaa, at et Par Medlemmer af dem, vi have sat ind, muligvis have et andet Standpunkt. Jeg forstaa, at det ærede Medlem for Nykøbing (R. Claussen) staaer paa sin Gedser-Route og siger, at den nok kan bære sig selv. Jeg kan ogsaa forstaa det ærede Medlem for Kellerup (Sloth), som ifølge Forholdenes Natur maa være imod Viborg—Herning Banen. Naar der er Tale om de to Kredse her, kommer der naturligvis den samme Strid som altid, men jeg havde haabet, at det ærede Medlem havde staaet sammen med Flertallet, saa meget mere, som han maa vide, at den Gruppe, hvortil vi høre, aldeles ikke er imod denne Bane. Jeg haaber, at dette skal vise sig ved Afstemningen, at en Del kun har ønsket baade Herning—Viborg Banen og maaske ogsaa Rødkær—Kellerup. Vi ønske baade — og, men ere derfor, som sagt, ikke Modstandere af dette Forslag.

Med Hensyn til Banens Retning skal jeg kun sige, at dersom, hvad Kommissionen er gaaet ud fra, det særlig skulde være en gennemgaaende Bane, der skulde bringe den fulde Nytte ud af den saakaldte Himmerland Bane med dens Fortsættelse til de forskellige Sider, skulde denne Bane jo være den hurtigst mulige Vej fra Viborg

til Herning. Man maatte da være gaaet Vesten ud fra Viborg Station og have fulgt Skive Banen ned til Møgelkærsgaard, og være gaaet i en saa lige Linie som muligt over Grønhøj, over Høgild og Vesten om Sunds Sø og ind til Herning. Denne Bane vilde da have sin Fordel, naar der en Gang kommer det berettigede Krav fra Skive om at faa fortsat Banen Syd efter. Overalt, hvor man laver en Bane med et betydeligt Opland bag ved sit Endepunkt, vil Kravet om at faa Banen fortsat indtil et virkeligt Knudepunkt altid gøre sig gældende. Saaledes vil der ogsaa i en kommende Tid fra Salling og Mors og de Steder der fremkomme Krav om, at Banen skal gaa videre imod Syd, for hurtigst muligt at komme til Esbjerg uden de store Krumninger. Som en Gennemgangsbane — jeg skal senere ogsaa betragte den fra andre Synspunkter — vil denne Bane ude paa Heden i Haderup Sogn kunne støde sammen med en eventuel Skive Bane ad Herning til. Nu har man imidlertid valgt at gaa Østen ud af Viborg ned over det meget farlige Terrain, der ligger fra Mikkel's Anlæg over mod Hald Skov. Jeg kan forstaa, at det har to Fordele. For det første den, at man saa paa Viborg Bane-gaard bliver fri for det uheldige Rebroussement, som ellers maa finde Sted over for Viborg—Aalestrup og eventuelt Aalestrup—Herning Banen, noget, som generer i højeste Grad, og som man fra Banens Side lægger Vægt paa at undgaa, hvor det er muligt. Den udmærket indrettede Viborg Station har en stor Mangel, og det er den, at man for at faa Godset ind til Viborg skal køre lange Omveje bag ved Banestationen. Man kan altsaa ikke køre ad den almindelige Vej ned til Stationen, men ved, at Aalestrup Banen kan faa et friere Terrain paa den modsatte Side af Stationen, bliver det Terrain, som Aalestrup Banen nu løber ind paa, og Terrainet der bag ved ledigt, og derved ville de store Omveje for Godstrafikken kunne afhjælpes. Jeg henleder særlig den højtærede Indenrigsministers Opmærksomhed paa dette Forhold. Jeg følger derefter Banen og kommer ned til Stationen ved Hald og Dollerup Mølle. Jeg tror, det er meget rigtigt, at der lægges Stationer der, og de Buer, som Banen ganske vist skal slaa, for at den skal ligge hensigtsmæssigt, regner jeg for intet. Jeg tror, det er et Par Punkter, man maa tage Hensyn til, naar man skal tale om den lokale Trafik. Der er jo her et temmelig indbringende Beværtningssted, som mange lystrejsende for-

uden Viborgerne søge til. Der ligger jo ogsaa en meget god Fabrik, hvad der jo spiller en Rolle, naar man skal til at udrede Tilskuddet fra Kommunerne. Det vilde være rart for den i økonomisk Henseende ikke heldigt stillede Ravnstrup Kommune, om den havde et saadant Par gode Punkter til Hjælp. Det er min Overbevisning, at Ejerne af Hald Hovedgaard som af Dollerup Mølle ikke alene ville føle det som deres Pligt, men ogsaa som deres Ret at komme denne daarligt stillede Kommune betydeligt til Hjælp med Hensyn til Tilskuddet. Men naar vi saa komme derfra over til Bugten ved Dollerup, er jeg ikke fuldt enig med den sidste ærede Taler, og jeg kan slet ikke være enig med det ærede Medlem for Kellerrup (Sloth), naar han antydede, at man skulde Øst om Havredal, om Plantagen. Jeg vil berolige det ærede Medlem med, at det er en gammel aflagt Tanke. Nu har man godt indset, at et saadant Sving mod Øst vilde paa ingen Maade gavne Viborg. Beboerne fra Torning Sogn, som for 10—20 Aar siden søgte ind til Viborg, gik siden derfra, det er blevet ødelagt ved denne lille Station ved Moselund. Det kan altsaa det ærede Medlem tage sig temmelig let, der komme vi ikke. Det sidstnævnte ærede Medlem troede, at vi skulde ind ved Havredal. Jeg kan forstaa, at det ærede Medlem staar paa det Standpunkt og er imod denne Bane, da han jo staar med en Rødkærso—Kellerrup—Silkeborg Bane i Lommen, hvad han jo gør i Kraft af Loven af 1894. For ham kunde det altsaa nok siges at være berettiget, at man ikke kom for langt ind paa det Distrikt, som havde Interesse af og Magt til i Tidens Løb at faa en saadan Bane. Herimod er der intet at sige. Det ærede Medlem staar med Loven i Haanden og er berettiget til at faa denne Bane indtil 1904, og saa vidt jeg ved, har Befolkningen ikke givet Afkald paa denne Ret, saa at man ikke fra Rigsdagens Side maa gribe ind der, selv om det kunde lykkes. Jeg tror, at man maa gaa i en østlig Linie til Frederiks Kirke, hvad ogsaa Kommissionen i sit Forslag har bygget paa. Naar dertil kommer, at den største Del af det saakaldte Frederiks Sogn ligger ud imod Vest, maa man ogsaa gaa ud fra, at de skulde bære en Del af Byrderne, og at de derfor ogsaa maa faa Stationerne fordelte nogenlunde ligeligt over Kommunerne, da det ellers let kan føre til, at man ikke faar Tilskuddene tegnede.

Men nu kommer jeg til et Aktiv, som man synes at have ladet aldeles upaaagtet.

Jeg tror, det kan forenes med den ærede sidste Talers Mening om Retningen i dens Helhed. Det er af større Værdi end baade Hald Hovedgaard og Dollerup Mølle tilsammen, det er de umaadelig store og rigeholdige Moser ved Høgild. Naar vi se paa de Stationer, der have haft stor Tørvefabrikation i deres Nærhed, vil man se, at de have bragt meget store og gode Indtægter, f. Eks. Rødkær og senere Sparkær, medens Persontrafikken og anden Godstrafik ved Sparkær kun er af liden Betydning. Her ligge imidlertid umaadelig store Rigdomme, som bør tages i Betragtning, og derfor vilde jeg paa det bestemteste hævde, enten man nu gik igennem Statsplantagen paa den ene Side og Frederiks-Kirken paa den anden, at man gaar saa langt over i Vest, at man kommer i Berøring med de saakaldte Høgild Moser. Nu er jeg for Resten ikke videre kendt mere, thi nu komme vi ind i Ringkjøbing Amt, og jeg kan derfor ikke udtale mig bestemt, men jeg har hørt, at der vil Banen komme til at løbe igennem meget store Moser i Ringkjøbing Amt ved Kølvråa og der omkring. Det Punkt maa vi tage med i Betragtning, selv om det skulde være saa, at vi skulde faa et lille Sving, thi det vil faa megen Betydning for de lokale Forhold. Med Hensyn til Anlægget af Karup Station vil jeg sige, at lægger man den Vest for Aaen, saa kan jeg ikke forstaa Forholdet, thi der have vi kun de store nøgne Heder. (Afbrydelse). Nej, jeg tager fejl, det er Øst for Aaen, man har de bare Heder.

Dette var altsaa, naar vi skulle tage de lokale Forhold i Betragtning, men naar vi tage det som en ren Gennemgangsbane, saa sagde det ærede Medlem for Kellerrup (Sloth): Hvad har Aalestrup—Viborg-Banen bragt frem til at køre med fra Viborg? Der vil jeg sige, at det kan godt være, at det for Tiden er ganske lidt, men det er der ingen, der kan undre sig over, naar man siger Stop paa denne Bane, thi saa sige Folk, skulle vi svinge om efter Langaa eller efter Struer, saa blive vi saa vidt som muligt ved Stambanen. Det skulde det ærede Medlem ikke have fremført, thi halvgjort Gerning kan man ikke saaledes bedømme. Nej, havde vi haft en gennemgaaende Bane fra Himmerland og nedad, saa skulde vi nok se, at der skulde komme en stor gennemgaaende Trafik, ikke alene fra selve Himmerland, men særlig fra en Del af det, som nu naturligst vil gaa ad Østbanen, idet Vejrlængden vilde blive betydelig forkortet, ca. 7 Mil.

Til de to Højremedlemmer i Udvalget vilde jeg gerne sige et Par Ord. De ere saa stærkt inde paa at anbefale os, at det skal være Privatbaner, selv om Staten skulde give et større Tilskud. Ja, jeg kan godt forstaa det fra det ærede Medlems Side, der plejer at indtage Pladsen som min Sidemand til Venstre (N. Andersen), men derimod kan jeg ikke forstaa det ærede Medlem fra Kjøbenhavn (Hammerich), naar det ærede Medlem, der staar med sine umaadelige Krav, der løbe op ikke til Millioner, men til 10 Millioner til Forholdene herovre, nu vil sige: Ja, lad dem faa nogle smaa lette Baner derovre, og lad disse fattige Hedeboere give høje Takster, som paa Privatbanerne, og lad os saa køre videre. Jeg noterer dette Forhold for at have det i mente ved en anden given Lejlighed.

Med Hensyn til den Ændring, der er stillet af Udvalget, og som ikke er tiltraadt af det ærede Medlem for Vestervig (N. Andersen), saa beklager jeg, at det ærede Medlem ikke har kunnet gaa med til den, det er den Ændring, der gaar ud paa, at disse Egne ikke skulde give 40,000 Kr. pr. Mil i Tilskud, men 25,000. Naar man satte et Tilskud paa 25,000 for Herning—Skern-Banen, der saa naturligt som noget kan sammenlignes med disse Egne, kan jeg ikke forstaa, at man her vil gaa fra det, men navnlig forstaaer jeg ikke, at det ærede Medlem, der har været med til at forandre Hovedprincippet i Loven af 1894 om de private Baner, saaledes at rigere Egne fik  $\frac{3}{4}$  til private Baneanlæg, nu indtager en saadan Stilling her, men jeg tænker heller ikke, at det har saa meget at betyde. Jeg kan altsaa ikke forstaa det nævnte ærede Medlems Stilling, men jeg har den Tro, at det har ikke saa meget at betyde med hans Modstand, kun tager den sig ikke saa godt ud, da han har været med til det andet Forslag for et Aars Tid eller to siden.

Jeg vender mig saa til den ærede Minister. Den ærede Minister sagde, han vilde ikke stille Forslag om Viborg—Herning-Banen, men jeg tror, at den ærede Minister har gjort en stor Fejl for et Aarstid siden, det var den Gang han opdagede, at Gedsø—Warnemünde næppe kunde gaa, og da han saa var ude for at finde en Bærekraft til at faa den, saa fik han vel nok det Indtryk, at her maatte noget jydsk til. Men jeg vil saa gøre opmærksom paa, at saa begyndte den ærede Minister fra den fejle Ende. Han kunde saa dejlig have ladet Vejle Station ligge,

han kunde ogsaa saa dejlig have ladet Købet af Vejle—Give-Banen ligge, det var noget, man kunde tale om i Fremtiden, men han burde have sagt: Vi begynde Nord fra med Viborg—Herning, saa tage vi Holstebro—Herning og fortsætte saa derfra til Give. Jeg undrer mig over, at den ærede Minister, som for mig staar som en Mand med ret god Sporsans, ikke havde faaet det opsporet, saa meget mere som han jo vidste, at der i Udvalget sad en Mand, som han kunde være vis paa med al Kraft og med Rette vilde sætte meget ind paa at faa Viborg—Herning-Banen, nemlig den ærede Ordfører (Krabbe), foruden andre fra de Egne, der interessere sig for disse Baner. Dersom Ministeren den Gang havde sagt: Nu begynde vi fra den Ende, med hvad der er undersøgt, er det min Overbevisning, at den højtærede Minister lige saa let, som han her har kunnet skaffe Projektet om Holstebro—Give-Banen, ogsaa kunde have skaffet Planer, Tegninger og Overslag for denne Bane, saa meget mere som der forelaa gamle Arbejder, der kunde bygges paa. Men det havde nu den højtærede Minister ikke opdaget, og nu er han begyndt fra den modsatte Ende.

Nu vil jeg sige, at det er altid godt at gøre en Fejl god igen, det tjener man altid sig selv bedst ved. Jeg vil derfor raade den højtærede Minister til at sige: Endskønt det er den ærede Ordfører i Udvalget og flere andre ærede Medlemmer i Udvalget der have opdaget dette udmærkede Forslag, og skønt jeg ikke paa Forhaand har nogen Del deri, stiller jeg mig paa det Standpunkt at sige: Her er Redningsplanen, og derfor tage vi hele denne jydsk Banesag for os og føre den igennem, saa tror jeg, den højtærede Minister gør rigtigt, og at det vil blive heldbringende saa vel for denne Sag som for flere andre, i det mindste dem, som Flertallet interesserer sig for. Men nu siger den højtærede Minister, at andetsteds — og dermed tænker jeg, han har ment Landstinget — er man imod denne Bane, det er en gammel Stridsbane. Ja, netop fordi den højtærede Minister har fremholdt den som en Stridsbane, maa der fra denne Side sættes meget stor Kraft ind paa at beholde den. Jeg skal henholde mig til, hvad der er udtalt af det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, at dermed har Ministeren i Virkeligheden sagt: Nu maa I holde fast til det yderste. Og det maa vi gøre. Men om det nu egentlig skulde være en Stridsbane, tillader jeg mig dog at betvivle. Jeg tror, at den kun er

det i den højtærede Ministers Fantasi. Jeg kan ikke se, hvorfor Landstinget egentlig skulde være imod den, der kan maaske være et eller andet Medlem, der paa andet Sted er kommet til at gaa imod denne Bane; men een Svale gør jo ingen Sommer, især naar den ikke bruger sine Vinger. Derfor kan jeg ikke tro, at der fra Landstingets Side skulde blive gjort særlig Modstand mod den. Hvis den højtærede Minister altsaa har god Grund til at tro, at han kunde føre de af ham selv fremlagte Forslag igennem, hvad han ikke kan — der skæres jo allerede betydeligt af dem — tror jeg, at han med største Lethed kunde føre dette igennem ogsaa. Men falder denne Bane ud af Forslaget paa dette Tidspunkt, efter at den højtærede Minister har stillet sig, som han har, maa han vide, at det er ham, der har erklæret Krigen, og naar den er erklæret fra den Side mod denne Bane, saa kan den maaske blive temmelig haard i Fremtiden.

Endnu skal jeg give en lille Oplysning til det ærede Medlem for Kellerup (Sloth). Han omtalte sin Rødkærsbro-Bane, og det er jo i sin Orden, at han fremfører, hvad der kan siges for den, men han oplyste da, at nu var der fra Kommunernes Side tegnet ca. 400,000 Kr., hvilket var lig med Fjerdeparten af, hvad hele Anlægget skulde koste, og saa maatte man gaa ud fra, at Amtsraadet vilde give en anden Fjerdepart. Deri tager det ærede Medlem fejl, og det er den Sag, jeg vil have rettet, thi den bør staa rigtig oplyst. Da Amtsraadet i sin Tid vedtog at gaa med til Aalestrup-Banen, da sagde man til de sydlige Sogne: Naar vi nu bringe de store Ofre ud af den fælles Kasse til de nordlige Sogne, saa er det under Forudsætning af, at vi maa give et lignende Tilskud til den Bane, der forbinder de to Tværbaner Struer—Viborg og Herning—Silkeborg, og det vil sige, at Amtet vil give lige saa meget, som de i Amtet hjemmehørende Kommuner ydede dertil. Men naar det ærede Medlem nu kommer med sine 400,000 Kr., maa han vide, at der staaer Silkeborg, der ikke ligger i Viborg Amt, med 130,000 Kr., og Randers, der heller ikke hører med til Viborg Amt, med 25,000 Kr., og endelig er der nogle private, der yde Tilskud. Jeg

har givet det ærede Medlem den Oplysning en Gang før. Men jeg finder alligevel, at det bør staa her ikke for hans Skyld, men for Amtsraadets.

Nu har jeg kun en lille Bemærkning til det ærede Medlem for Løvel (A. Nielsen). Han var ved at udkaste en Fremtidsplan for det ærede Medlem for Kellerup og sagde til ham: Nej, hjælp os nu til at faa Viborg—Herning-Banen først og derefter Langaa—Silkeborg—Bramminge-Banen, saa have vi de to store Sidebaner, og saa komme vi endelig til det lille Kellerup, der spiller en saa forfærdelig og forbavsende stor Rolle i Virkeligheden rundt omkring i mange Forhold. Og saa kunde vi sige han videre, faa en lille Stikbane fra Rødkærsbro ned til Kellerup. Jeg vil der gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at dersom vi skulle til at lave den Slags Stikbaner, saa Gud naade de arme Amtsraad, thi saa vil det ikke alene blive derfra, men alle Vegne fra, hvor der er en større Plads uden for Banelinien, at vi straks ville faa lignende Krav. Jeg tror ikke, det vil gaa saa let som det ærede Medlem mener.

**H. Jensen:** Det er kun en enkelt Bemærkning, jeg har at gøre. Jeg skal ikke opholde Tinget længe. Jeg vil kun udtale min Beklagelse over, at Udvalget trods de Udtalelser, der ere fremkomne her i Tinget gentagne Gange, næsten hvert Aar, om, at de Fordringer, der stilledes til Aarhus angaaende Aarhus Østbanegaard, ere aldeles urimelige, dog alligevel fremkommer med Forslag her i Aar i uforandret Skikkelse. Jeg vil udtale min Beklagelse derover, fordi jeg er aldeles overbevist om, at paa dette Grundlag kommer der ingen Overenskomst. Det vil være temmelig umuligt. Jeg vil kun udtale det Haab, at Udvalget eller maaske den højtærede Minister, inden denne Sag gaar til 3die Behandling, kunde ordne Forholdet saaledes, at Vilkaarene blive noget rimeligere for Aarhus, saaledes at de kunne vedtages. Det er nemlig sandt, som der staaer i Betænkningen, at for hvert Aar, der gaar, ville de Grunde, det drejer sig om, blive dyrere for Staten, saa det vil blive dyrere at faa denne Foranstaltning ført

igennem. Det er kun disse Par Ord, jeg har at sige, jeg skal ikke blande mig i den Broder- og Jærnbane-krig, der føres her i Tinget.

**R. Nielsen:** Man kan være enig med den højtærede Minister i hans Udtalelser i Gaar, naar han fremhævede, at det burde være saa, at enhver Bane i og for sig maatte være af den Beskaffenhed og af den saglige Betydning for det almene Vel, at den var i Stand til at bære sig selv, uden at den blev knyttet sammen med andet. Men trods det, at man er enig i denne almindelige Sandhed, kan man dog mene, at det kan have sin Berettigelse, ja endogsaa være en Nødvendighed i visse Tilfælde at køble Baner sammen. Det er jo uomtvisteligt, at hvad Samfærdselsmidlernes Udvikling angaar her til Lands, har det været saa gennem lange Tider og er saa endnu, at Øerne og det frugtbare østlige Jylland ere blevne begunstigede paa de magre og mindre gode Egenes Bekostning i Midt- og Vestjylland. Det gjaldt i sin Tid Landevejene og det gælder Jærnvejene, ligesom ogsaa Post-, Telegraf- og Telefonforbindelserne, kort sagt i det hele taget alt, hvad der er Betingelse for at komme i let og naturligt Samkvem med Omverdenen; men da det er saa — og det er saa — at de Folk, der bo paa disse af Naturen mindre vel udstyrede Egne, selvfølgelig ogsaa kunne have Lyst og Længsel efter at komme saa nær Kulturstrømningerne som muligt og faa Del i de Goder, der følge med at have disse Samfærdselsmidler, kan det være ret naturligt, at de, naar der bliver Tale som her om Gedser—Warnemünde-Færgeforbindelsen, samtidig med, at de give deres Tilslutning dertil, sige: Men saa ville vi da ogsaa have nogen Del i Udvidelsen af Samfærdselsmidlerne, ellers bliver det let saa, at den eneste Del, de have i den Art Udviklingsmidler, bliver den, at de fattige Egne komme til som Deltagere i den almindelige Statshusholdning at bidrage til de rigeres Udstyrelse. Det forekommer mig derfor, at naar der, som nu her, er Tale om en Linie, der skal sætte os i Forbindelse med vort sydlige Naboland, navnlig med Berlin, vil det være ret naturligt, at man samtidig ønsker, ja, jeg kunde sige til en vis Grad fordrer eller forlanger, ogsaa at faa Forbindelser, der gaa i en anden Retning, nemlig en Tilknytning til England, en Tilknytning, der sikkert nok har lige saa stor eller vel snarere større Betydning for Landet i dets Helhed end Forbindel-

sen Syd paa. Naar saa hertil kommer, at man ved at lægge en Bane ind over disse store banetomme Egne, foruden det at faa en Trafiklinie for Forbindelsen inden for Landets Grænser og det Udland, vi have størst Forbindelse med, nemlig England, tillige aabnes Vej for ret rige Udviklingsmuligheder i Fremtiden, saa synes jeg nok, man ikke kan sige, Fordringerne her ere stillede for højt, man kunde snarere sige, at det var det nøjsomste, man kunde fordrer, naar man har gjort det, man har gjort her, at forlange en Viborg—Herning Bane.

Det er jo, som det er fremhævet her i Dag af det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) og af det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn), og som det ogsaa er fremhævet i Betænkningen, ikke nogen ny Tanke, den Linie er undersøgt ret grundigt allerede i 1881, og har været fremme ved forskellige Lejligheder, og der har ogsaa her i Tinget været Stemning for, at en saadan Linie maatte komme en Gang i Tiden, og det er sikkert nok, at da Tanken den Gang var oppe, ventede man vistnok ikke, at det skulde vare saa længe. Allerede i 1873, da der taltes om den midtjydske Linie, fremhævedes dennes Betydning for den gennemgaaende Trafik, men særlig stærkt kom det frem i Betænkningen i 1879, da man vedtog Herning—Skern Banen, idet man i Tilslutning til den tidligere Betænkning af 1873 bemærkede, at foruden den almindelige Betydning, som Tværbanen havde i sig selv, vilde den kunne faa en langt større Betydning endnu, naar der yderligere tilvebragtes en Forbindelsesbane mellem denne og den nordlige Tværbane, idet den da vilde blive af Betydning for en lettere Forbindelse mellem Nordjylland og Esbjerg Havn, og det var netop Begrundelsen for, at man den Gang skulde have Herning—Skern Banen som Statsbane. Endelig skal jeg gøre opmærksom paa, hvad der ogsaa blev henpeget paa af det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds, at der senere ved Behandlingen i 1887 af Forslaget om en Løgstør—Viborg Bane, paa ny blev fremhævet baade i dette Ting og det andet, at en Fortsættelse over Viborg til Herning maatte være den naturlige Betingelse derfor; der blev endogsaa i Tinget oven over brugt saa stærke Udtryk som, at det maatte være en Nødvendighed, og at denne Bane kun anlagdes under den Forudsætning, at den maatte følges af en Viborg—Herning Bane. Det er ret natur-

ligt; thi en Forbindelse mellem Viborg og Herning betyder en ret stor Forkortelse for hele den store Trafik, som skal gaa over Esbjerg Nord fra. Fra selve Viborg vil Vejen til Esbjerg blive forkortet 10 Mil, og tage vi helt op til Skive, vil Vejen derfra blive 2 Mil kortere end nu til Esbjerg, men det vil sige, at hele Oplandet deromkring, Salling og Mors, faar en saa stor Forkortelse ved denne Linie, og selv fra Randers vil man ved at gaa over Viborg—Herning til Esbjerg, saa vidt jeg kan skønne, faa en Forkortelse af en halv Snes Mil. Det vil med andre Ord sige, at denne Bane vil vise sig i Stand til i ret rigelig Udstrækning at dele Trafikken, som man nu mener er for stor, navnlig ad Østbanen, og det er navnlig derfor, den ogsaa har den store Betydning som Trafikbane, og det er vel ogsaa derfor, at de, der have arbejdet og talt for den gennem Tiderne, have ment — og med Rette — at den burde være Statsbane, som det nu ogsaa foreslaas i alt Fald af Kommissionen, ikke fra Regeringens Side, men i hvert Fald er jeg taknemmelig for, at den har faaet en saadan Tilslutning fra Regeringens Side, at selv om vi ikke faa den nu, saa ville vi i en ikke fjern Fremtid se den gennemført.

Til det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) vil jeg gerne gøre nogle Bemærkninger. Naar han talte om at bygge økonomisk, saa vilde jeg netop ogsaa sige, at saa forekommer det mig, at Viborg—Herning—Linien vilde være den, man maatte tage først. Der er i lige Linie vel knap 6 Mil mellem Viborg og Herning, medens vi, naar vi skulde have Længdebanen, som det ærede Medlem virker saa stærkt for, vilde faa en Længde fra Langaa til Silkeborg af  $4\frac{1}{3}$  Mil og fra Silkeborg til Bramminge af  $12\frac{2}{3}$  Mil, i alt 17 Mil. Det forekommer mig med det for Øje, jeg nævnte før, at naar Trafikken kan faa en saa stor Forkortelse og deles paa den Maade som nævnt, vil det økonomisk set være rigtigst at bygge Viborg—Herning-Banen nu og vente og se, hvad der mere maatte fordres. Endvidere udtalte det ærede Medlem, at det ikke var nogen neutral Bane, det var et andet Udtryk for det samme, som blev nævnt af den ærede Minister, nemlig, at det var en Stridsbane. Det forekommer mig dog, og jeg fik det Indtryk af den højtærede Ministers Udtalelse, at det ikke blev nogen særlig Stridsbane. Tværtimod, i den ærede Ministers Udtalelse skinnede der igennem en ret rig Kærlighed til denne Bane. Det

forekommer mig mere, at den ærede Minister troede sig ude af Stand til at gennemføre den i Øjeblikket, men over for det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) skal jeg indrømme, at neutral er den Bane ikke og bliver det ikke, saa længe han lever, men jeg skønner heller ikke, at der er andet til Hinder for, at den kunde være neutral. Naar det ærede Medlem fremhævede, hvad der ogsaa tidligere er fremhævet, at denne Bane ikke kunde have nogen lokal Betydning, fordi der ikke er nogen lokal Trafik, skal jeg dog derimod pege paa enkelte Ting, som jeg ved tidligere Lejligheder for Resten har fremhævet en Del af. Allerede den Udvikling, der er foregaaet, siden jeg sidst talte her i Salen, gør, at der nu i større Grad end tidligere kan peges paa, at der virkelig er Udviklingsmuligheder, som ikke ere at foragte, og som man nok kan tage ikke saa lidt Hensyn til, ja, som man er berettiget til at tage stort Hensyn til. Vi kende jo alle det Ord af Dalgas, som min ærede Sidemand til højre (Bluhme) drog frem, at „hvad udad tabtes, skulde indad vindes“, og han tænkte da paa det store Arbejde, som blev sat i Scene af Dalgas med at faa Hederne tilplantede, Engene overrislede, Vandet taget op til Overrisling, og Moserne dyrkede og forskellig andet. Da man i sin Tid fandt Bjergfyrrer og kom til at benytte den, havde man ikke noget Kendskab til eller Forstaaelse af, at den kunde bringe andet Udbytte, end at den kunde være Amme, som man kaldte det, for Granen, indtil denne blev saa stor, at den selv kunde nære sig af Jordbunden. Men efterhaanden som Tiden gik, maatte Bjergfyrrer skaffes af Vejen. Dette skaffede Arbejde, og det Arbejde skulde betales, og det gjaldt da om at faa det Arbejde til at betale sig selv. Man tænkte da paa, om man ikke kunde bringe noget ud af den Bjergfyrrer. Det er gaaet saa glimrende, at man i Aarenes Løb er naaet til at fremstille til Salgs Produkter af Bjergfyrrer, som er hugget ud for at faa tilplantet Graner i de ældre Plantager, og det ikke alene Trækul, Tjære, Hegnspæle, men ogsaa saadan noget som Taffeledlike og Træsyre, hvilket sidste navnlig anvendes med stor Fordel til Garvning. Altsaa denne Plante, som man for en Snes Aar siden ansaa for at være saa at sige værdiløs, undtagen til at være Amme for Granen, viser sig nu at kunne give ret betydelig Indtægt og med en større Udvikling maaske at kunne bringes til at give endda ikke saa lidt mere. Endvidere er

der i de senere Aar fremkommet en Ting, som skaffer de Egne Indtægt og vistnok ogsaa er i Stand til at modtage en ikke ringe Udvikling, det er Bearbejdelsen af Myremalm. Den var i sin Tid, i Middelalderen, her i Landet et Underlag for Jærnindustrien, idet adskillige Skatteydere derude paa disse Egne betalte deres Afgift til Staten i Form af Malm. Men den var desto værre ogsaa den Gang Skyld i, at Skovene bleve ødelagte, fordi man skulde have saa store Masser af Træ til Udskilningen. Nu har man fundet paa en Maade at udnytte Malmen paa, som ikke er betinget af, at man samtidig ødelægger Skovene, og for at nævne det, er der i det sidste Aar, i 1899, opkøbt Myremalm for et Beløb af 12,000 Kr., hvilket har givet et Nettooverskud af 2,000 Kr., som er kommet Plantningssagen til gode; altsaa vi se, at de 2 Ting nu komme til at støtte hinanden og fremhjelpe Udviklingen for de Egne. Myremalmsdriften derude har for det sidste Aars Vedkommende indbragt saa meget, at de 25 Lodsejere, igennem hvad de have indvundet af, hvad der tidligere var værdiløst, have kunnet betale Rente af deres Kreditforeningslaan. Det er ikke saa lidt, som altsaa paa den Maade er kommet til Nytte. Med andre Ord: Jeg mener, at foruden Berettigelsen af denne Bane som Forbindelsesbane, kan der med Hensyn til Betydningen af den lokale Trafik henpeges paa Banens Betydning for Fremstillingen af saadanne Produkter som Trækul, Myremalm, Hægspøle, Brænde, Tjære, Frø, som man flere Steder har begyndt med. Og navnlig bør man ogsaa nævne Statsskovene, som denne Bane, enten den nu kommer til at gaa Øst eller Vest om, vil komme i en saadan Forbindelse med, at den vil faa en ikke ringe Betydning derfor. Jeg kan ogsaa slutte mig til det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn) med Hensyn til den Betydning, Banen vil faa for de store Moser derude. Alt dette vil navnlig komme til at passe udmærket, hvis Banen kommer til at gaa i den Retning, som her er antydnet af de to ærede Medlemmer, som have udtalt sig om Retningssspørgsmaalet, nemlig hvis Banen kommer til at gaa i noget vestligere Retning, end det ser ud til, at Kommissionens Retning antyder, altsaa kommer ind over Simmelkær. Det forekommer mig, at disse Ting kan man ikke saadan helt se bort fra. Der stod for nogle Dage siden at læse en Artikel om Banesagen netop angaaende denne Strækning, den skyldtes en Del Beboere, som

ere interesserede i den, og de slutte deres Udtalelse, som jeg ellers ikke skal komme ind paa, med disse Ord: „Saa meget kunne vi være sikre paa, at Staten ikke bygger Baner alene paa Kendsgerninger, men ogsaa paa Muligheder“. Det kan maaske være en noget ovovet Udtalelse, naar den tages i al Almindelighed og lige efter Ordene; men det forekommer mig, at naar man ret ser hen til, at de Kendsgerninger, som jeg her har paapeget, allerede ere til Stede, lægges til Grund, er det naturligt, at der, naar man bygger en Statsbane, kunde tages Hensyn til de Muligheder, der synes at ligge skjulte i de Kendsgerninger, som allerede ere til Stede. Ja, det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds havde jo ogsaa saa meget imod Viborg—Herning-Banen, fordi den var uoplyst. Derom skal jeg ikke udtale mig nærmere, da det ligger saa snubende nær, som det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) har gjort opmærksom paa, at sige: Hvad siger man saa om Rødkærbsrolinien? I denne Forbindelse skal jeg tillade mig at nævne, hvad det ærede Medlem gjorde gældende, at Folketinget ved i sin Tid at stemme for Rødkærbsrolinien skulde have bundet sig til at godkende den som Statsbane. Jeg kan ikke godkende denne Opfattelse; jeg har i sin Tid stemt for Rødkærbsrolinien, men aldrig godkendt den Opfattelse, som det ærede Medlem nu har gjort gældende, men som man ikke hørte noget til i 1894. Jeg kan ikke forklare mig, at det ærede Medlem atter og atter fremsætter det, paa anden Maade, end at det er blevet en fikks Ide, et nagelfast Hjernesvind, som han ikke kan komme bort fra. Mig forekommer det, at for ham vilde det være formaalstjenligere at slutte sig til Kommissionens Arbejde og tage det, som laa nærmest for Haanden nu, saa vilde der ikke være noget i Vejen for, at han til sin Tid kunde faa, hvad han ønsker, naar det viste sig, at Trangen dertil var større, end den hidtil har vist sig at være. Hans Betragtning, at Viborg—Herning-Banen vil løbe ned til Moselund og derfra løbe langs med og nær op til den nuværende Tværbane, skal jeg ikke dvæle ved. Det blev berørt af det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn), og det er jo, for ikke at sige uforstandigt, saa i alt Fald en saadan Overdrivelse, at det ikke behøver at imødegaaes. Naar han videre sagde, at Viborg—Herning-Banen kan bygges ved Hedeselskabets Hjælp, saa glæder det mig for saa vidt, som der deri ligger en Anerkendelse

af Banen, og han vel derfor ikke til evig Tid vil modsætte sig den. Det synes rigtignok ellers, at hans Hovedformaal er at forhindre, at man faar en Viborg—Herning-Bane. Jeg tror, at han har Uret i, at Viborg—Herning-Banen eller Rødkærsbro-Banen eller Langaa—Silkeborg-Banen skulde være saaledes knyttede uadskillelig til hinanden; jeg tror tværtimod, at der ikke er nogen anden Forbindelse mellem dem end den, at Kommissionen har optaget dem begge paa samme Forslag, og saa den Forbindelse, som det ærede Medlem selv har lavet; men det har ikke meget paa sig. Med Hensyn til Rødkærsbro—Kellerup-Linien er jeg tilbøjelig til at have den samme Anskuelse som det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen), at den lettest og naturligst kan gennemføres som en stedlig Bane for sig uden at komme paa tværs af nogen af de foreslaaede Statsbanelinier. Saa vidt jeg ved, har Befolkningen ogsaa givet sin Tilslutning til en saadan Løsning.

Jeg skal slutte disse Bemærkninger med at takke den højtærede Minister for hans Udtalelser angaaende Viborg—Herning-Banen baade ved første Behandling og her, og skal slutte mig til de ærede Medlemmer for Viborg Amts 2den Valgkreds (Ravn) og 5te Valgkreds (A. Nielsen) ved at henstille til den ærede Minister at tage sig saa varmt som muligt af denne Sag. Jeg kan ikke se rettere, end at der, naar de nødvendige Kauteler tages med Hensyn til Tidsbestemmelsen, er den største Sandsynlighed for, at man kan faa denne Bane gennemført, og den vil sikkert ogsaa være den heldigste. — Med Hensyn til Linien: Give—Holstebro vil jeg gerne gøre et Par Bemærkninger. Der findes i Betænkningen den Sætning: „Medens man ikke vil afvige fra den Lovgivningsskik, at Linietaillier almindeligvis ikke optages i Lovteksten, skal man her bemærke osv.“. Man gør der gældende, at det er Lovgivningsskik, at Detaillier ikke optages i Lovteksten, og jeg gør ikke nogen Indvending mod denne Bemærkning. Men naar den anvendes paa den Maade, at man af denne Grund har undslaaet sig for at gaa ind paa det Forslag, der er stillet af et Mindretal, om, at Linien Brande—Herning skulde gaa Østen om Søby Sø, tror jeg ikke, at dette følger af den almindelige Sætnings Sandhed. Her er der nemlig ikke Tale om en mindre Forrykning, som der kan indtræde omtrent indtil det sidste og foretages, efter som Arbejdet skrider frem. Her er der Tale om to afvigende Hovedretninger. Vi havde et

lignende Tilfælde i sin Tid ved Herning—Skjern-Banen. I det oprindelige Forslag stod: Herning—Skjern; men saa blev der Tale om at ændre Herning—Kibæk—Skjern og i Stedet for Kibæk sætte Barde; i dette enkelte Ord var der angivet en helt anden Retning. Det samme er Tilfældet her med Udtrykket: Østen om Søby Sø. Det giver en helt anden Retning, end hvis man følger Regeringsforslaget. Jeg anbefaler paa det bedste at stemme for Mindretallets Forslag. Jeg har ikke noget væsentligt at sige til Forsvar herfor ud over det, der allerede er sagt af det ærede Medlem for Thisted Amts 2den Valgkreds (N. Andersen) og det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme), der ogsaa udtalte sig velvillig om denne Linie. Den har et langt større Op-land med større Udviklingsmuligheder end den anden Linie. Den er endvidere gentagne Gange ønsket under de Forhandlinger, der have fundet Sted derovre. Oberstløjtnant Dalgas, der i sin Tid var nærværende ved et af disse Møder, anbefalede ogsaa denne Linie. Den er endvidere den korteste, og, saa vidt jeg ved, ogsaa den billigste at anlægge. Regeringsforslagets Linie følger derimod Landevejen fra Brande til Arnborg, og næsten parallelt med Landevejen gaar der mod Vest et Aadrags, og derfor vil den ikke være af nogen nævneværdig Betydning for Befolkningen der. — Jeg vil ogsaa gerne anbefale Ændringsforslag Nr. 15 om at ændre 40,000 Kr. til 25,000 Kr. Som jeg tillod mig at gøre opmærksom paa ved 1ste Behandling, kan Egnen her sikkert sammenstilles med Egnen mellem Herning og Skjern, der fik sin Bane paa disse Vilkaar. Jeg henstiller til den højtærede Minister, om man ikke kan følge Flertallet og nøjes med dette Beløb. Hermed skal jeg slutte, idet jeg udtaler Haabet om, at det maa lykkes inden denne Samlings Slutning at føre disse Sager til Ende, navnlig saaledes, at det, som Flertallet her har indstillet, maa blive vedtaget med Undtagelse af et enkelt Punkt, som jeg har nævnt, angaaende Give-Banen.

**Byriel-Jensen:** Naar jeg vil stemme mod Ændringsforslag Nr. 5, som gaar ud paa at føre en Bane over Kellerup til Silkeborg, mener jeg, at man har let ved at forstaa, at jeg ønsker at motivere denne Afstemning. Da vi i 1894 havde Spørgsmaalet om de mange Baner under Behandling, udtalte jeg, at jeg ansaa den gamle Tanke om at føre en Bane fra Tange gennem Gudenaadalen, over Silke-

borg videre Syd paa, for den rigtigste, men at jeg, da denne Tanke syntes at være skrinlagt, vilde gaa med til at stemme for en Bane over Rødkærbro, Kellerup, Silkeborg og videre Syd paa. Men nu er Forholdet et andet end den Gang. Der foreligger nu et Kommissionsarbejde, og denne Kommission har anført i sin Betænkning, at den meget maa anbefale, at der ogsaa anlægges en Bane fra Langaa over Silkeborg til Bramminge. Det er altsaa tilnærmelsesvis den samme Linie, som jeg, da Sagen var under Behandling i 1894, nævnte som den efter min Mening heldigste, og det Spørgsmaal, der i Kommissionen har været rejst, om at føre en Bane fra et andet Punkt mellem Langaa og Viborg over Kellerup til Silkeborg, har ikke fundet Tilslutning hos Kommissionens store Flertal, fordi man ansaa Linien, Langaa—Silkeborg—Bramminge, for den bedste Linie for den gennemgaaende Trafik, hvorimod man ansaa en Linie over Kellerup til Silkeborg for at blive alt for kostbar paa Grund af de store Terrainvanskeligheder og forholdsvis for lang. Man mente, at den ikke vilde egne sig til at være gennemgaaende Bane, og endelig at den ikke vilde gøre en Viborg—Herning Bane overflødig. Kommissionen bestod af 17 Medlemmer, og blandt disse var der et Mindretal paa 3 Medlemmer, der ønskede en Bane over Kellerup og Silkeborg og videre Syd paa. Men naar man læser Slutningen af de Bemærkninger i Kommissionsbetænkningen, som ere tilføjede af dette Mindretal, har man let ved at forstaa, at de egentlig ikke rigtig have haft Tro paa, at denne Plan om en Kellerup—Silkeborg Bane vilde blive gennemført. Dette Mindretal slutter nemlig sine Bemærkninger saaledes: „Det anses for meget ønskeligt, at Banen fra Langaa til Silkeborg føres i muligst direkte Linie mellem de to nævnte Punkter, saaledes at det navnlig undgaas, at den paa den første Strækning fra Langaa faar en østlig Retning“. Mindretallet slutter altsaa ikke sine Bemærkninger med, at for saa vidt Lovgivningsmagten ønsker at faa Linien Langaa—Silkeborg osv. i Stedet for den, Mindretallet principielt ønsker, saa ønsker det en saadan Linie, som den, her er nævnt. Men man maa gaa ud fra — det maa man i alt Fald faa Indtrykket af ved at læse denne Slutningsbemærkning, navnlig naar man læser den i Forbindelse med det, der er anført i Forvejen i Bemærkningerne af Mindretallet — at man betragter det som givet, at denne Bane ikke vil blive gennemført. Men dette

Mindretal har saa subsidiært sluttet sig til Flertallets Plan, og det er jo derfor, man har gjort en Del Bemærkninger dertil. Der er et andet Mindretal i Kommissionen, et enkelt Medlem, det ærede Medlem der for Øjeblikket her i Folketinget repræsenterer Vejle, som ikke synes om nogen af disse Baneplaner, hverken Langaa—Silkeborg eller den anden omtalte Plan, men i øvrigt var samtlige Kommissionens Medlemmer enige om Linien Langaa—Silkeborg. Der var kun et enkelt af de andre Medlemmer, som ønskede, at Linien skulde trækkes lige efter Esbjerg i Stedet for efter Bramminge, men om Strækningen Langaa—Silkeborg vare alle undtagen disse 4 af de 17 Kommissionsmedlemmer enige. Og naar vi se, at Folketingets Udvalgs Flertal har anført i Betænkningen, at de tre Linier for ny Statsbaneanlæg i Jylland, som Kommissionen har bragt i Forslag, fortjene visselig at udføres osv., mener jeg, at det er aldeles spildt Arbejde at virke for en Kellerup—Silkeborg Bane. Jeg mener, at denne Bane, er slaaet saa grundigt ihjel i ethvert Tilfælde som Statsbane, at den ikke rejser sig mere. Saavel Kommissionens Flertal som Folketingets Udvalgets Flertal ere enige om at anbefale varmt, at der ogsaa anlægges en Bane fra Langaa over Silkeborg til Bramminge. Denne Betragtning er ogsaa efter min Mening rigtig, men derimod er jeg ikke enig med Udvalgets Flertal i, at det er rigtigt, at man har sluttet sig til Regeringens Forslag om at anlægge en Bane fra Holstebro over Herning til Give, før man anlægger en Bane fra Langaa til Silkeborg og Bramminge. Derom er jeg ikke enig med Flertallet, og jeg mener, at Udvalgets Flertal akkurat lige saa godt kunde have benyttet Lejligheden til at stille et Ændringsforslag, som gik ud paa at føre Langaa—Viborg—Bramminge Banen frem i første Linie, som man kunde stille et Ændringsforslag om at optage Viborg—Herning Banen. Jeg mener, som jeg udtalte ved første Behandling, at Langaa—Viborg—Bramminge Banen absolut burde komme i første Række; det er en Livsbetægtelse for Jylland, at det har en saa hurtig Forbindelse med England som muligt. Det er for Resten ikke alene en Livsbetægtelse for Landbostanden i Jylland, men efter min Mening derigennem ogsaa for de jyske Købstæder. Gedser-Warnemünde Routen anser jeg for fuldt forsvaret bl. a., fordi den gør den kostbare Bro over Lillebælt overflødig. Men naar jeg ikke har stillet Ændringsforslag om at faa Langaa

—Viborg—Bramminge Banen anlagt først, er det ganske simpelt, fordi jeg ikke vil gøre Forsøg paa at løse umulige Opgaver. Jeg mener, at naar den højtærede Minister og Flertallet her i Folketinget ere enige om, at vi trænge mere til en Bane, der peger i Retning af Kjøbenhavn end en Bane, der peger i Retning af England, saa vilde selv den stærkeste Røst i Ørkenen være spildt. Derfor har jeg ikke villet stille noget Ændringsforslag. Jeg agter ikke at stemme for Holstebro—Vejle Banen ved Afstemningen over Ændringsforslaget, ikke fordi jeg anser det for urigtigt at anlægge en saadan Bane, men — det vil jeg gentage — fordi jeg anser det for urigtigt at anlægge den før en Langaa—Silkeborg—Bramminge Bane. Jeg vil stemme mod en Kellerupbane, fordi jeg efter de foreliggende Oplysninger anser den for uigennemførlig, og fordi jeg anser Linien Langaa—Silkeborg—Bramminge for at være bedre end Linien over Kellerup. Jeg vil stemme for Ændringsforslaget om en Viborg—Herning Bane, fordi jeg efter de foreliggende Oplysninger er kommen til den Erkendelse, at denne Bane er fuldt berettiget. Dette er mit Standpunkt i denne Sag.

**Mølgaard-Nielsen:** Da denne Sag var til første Behandling her i Tinget henledte jeg Opmærksomheden paa, at man ved at føre Banen mod Øst fra Holstebro vilde undgaa de store Vanskeligheder og Bekostninger, som vare forbundne med at føre den Syd og Vest ud, ligesom det ogsaa var mere berettiget, at Egnen der Nord for Storaen fik Banen denne Vej ud ca. 1½—2 Mil Nord for Aaen. Det glæder mig, at det ærede Udvalg har taget Hensyn til mine Bemærkninger fra den Dag ved i Betænkningen at stille dette Forslag, og derfor vil jeg bringe det ærede Udvalg min Tak. Da den højtærede Indenrigsminister i Gaar havde Ordet, havde han intet at indvende derimod, saa jeg tror nok, han vil tage det under velvillig Overvejelse, saa det kan blive taget til Følge. Skulde det derimod mod Forventning ikke ske, vil jeg atter gentage, hvad jeg sagde ved første Behandling, at man saa paa Strækningen Holstebro—Avlum maatte gaa lidt nærmere ad Lindholt til i Stedet for ad Tvislund, saaledes at den i Forslaget anførte Holdeplads maatte blive ved Lindholt i Stedet for ved Tvislund, saa kunde Beboerne Nord for Aaen dog faa nogen Nytte af Banen. Jeg vil ligesom andre ærede Medlemmer udtale min Tak til Udvalget, for at Bi-

dragene fra Amt og Kommune ere satte ned fra 40 til 25,000 Kr. Angaaende Viborg—Herning-Banen, som jeg ogsaa ved første Behandling af denne Sag ønskede kunde være kommen samtidig med Forslaget, maa jeg udtale min Tak til Udvalget, fordi dette er sket. Jeg skal ikke komme ind paa Retningslinien, som andre ærede Medlemmer have været inde paa, kun vil jeg sige, at jeg er overbevist om, at den Retning, som de ærede Medlemmer for Viborg, Herning og Løvel foreslog, nemlig den vestlige Retning, er langt at foretrække for den, der er foreslaaet af det ærede Medlem for Kellerup. I øvrigt skal jeg saa anbefale ogsaa denne Ændring baade til de ærede Medlemmers og Tingets Velvilje.

**J. Nielsen:** Naar jeg som Medlem af Udvalget har bedt om Ordet, er det for lidt nærmere at motivere mit Standpunkt til de forskellige Forslag, der have foreligget til Forhandling. Jeg vil da begynde med Begyndelsen nemlig med det Ændringsforslag, som synes at blive det egentlige Stridens Æble, nemlig Forslaget om Viborg—Herning-Banen. Om denne Bane gælder det jo som om saa godt som alle Baneprojekter, at der er meget delte Meninger derom. Der er dem, der ere i meget høj Grad begejstrede for dette Anlæg. Men da jeg ikke har nogen som helst personlig Interesse i dette Projekt lige saa lidt som mine Vælgere, kan jeg ikke komme saa højt op som adskillige andre f. Eks. det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn), der er den, der har været højest oppå. Jeg har set ganske nøgternt paa Spørgsmaalet, men mit Kendskab til de lokale Forhold er, kan jeg godt sige, noget mangelfuldt, og jeg har derfor heller ikke i Sinde særlig at blande mig i Striden om Betimeligheden eller Nødvendigheden af dette Forslag. Jeg vil kun sige, at jeg aldeles ikke er nogen Modstander af denne Bane, og at jeg agter at stemme for Ændringsforslaget. For mig har Fremkomsten af dette Forslag egentlig kun haft den Virkning, at jeg deri har fundet tilstrækkelig Anledning til at fremkomme med det tredje af Kommissionens Forslag. Naar Flertallet har ment at kunne fremsætte Forslag om Anlæg af *denne Bane*, uden at der for Udvalget har foreligget Planer eller noget som helst andet om dette Anlæg, og naar vi desuagtet kunne bemyndige Regeringen til at anlægge de to af de af Kommissionen foreslaaede Baner, forekommer det mig at være baade naturligt og beret-

tiget ogsaa at bemyndige Regeringen til at tage det tredie af Kommissionens Baneforslag under nærmere Overvejelse. Som det ganske rigtigt er bemærket af Flertallets Ordfører, er der derimod ikke sagt, at de alle tre skulle paabegyndes lige straks eller i Morgen. Vort Ændringsforslag gaar kun ud paa, at denne Bane maa komme med ind under den Undersøgelse, som de alle sammen skulle underkastes, inden de kunne træde ud i Virkeligheden. Jeg kan ikke se nogen som helst rimelig Grund til, at dette Forslag forlods skulde skydes helt til Side, naar man optager de andre to. Jeg maa her maaske rette en Misforstaaelse baade fra det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn) og Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) der syntes at mene, at vort Forslag er et enten—eller. Men derpaa har der slet ikke været tænkt fra min Side; jeg har ment et baade—og. Vi have slet ikke stillet noget Forslag om, at Viborg—Herning-Banen skulde gaa ud. Vi have ydermere indskrænket os til at stille Forslag om, at Regeringen skulde fremkomme med Planer eller Overslag. Det er alt, hvad vi egentlig stille Forslag om ved Anlægget af den Bane, vi foreslaa. Og jeg kan ikke se noget overdrevent urimeligt deri. Hvilken af de tre Baner, der er den vigtigste og vil blive det rentableste og bedste Aktiv for Staten, kan jeg ikke have nogen afgørende Mening om. Efter mit Skøn forekommer det mig, at den saavel som gennemgaaende Bane som som lokal Bane kan blive lige saa rentabel for Staten som de øvrige Baner. Og jeg er heller ikke ene om denne Anskuelse. Ikke alene er jeg deri fuldt enig med min Medforslagsstiller, men jeg tør nok sige, at Udvalgets sagkyndigste Medlem paa dette Omraade, Jærnbanevæsenet, har udtalt den samme Anskuelse, og jeg har hørt mange andre, men det kunne vi lade staa ved sit Værd. Min Mening har kun været den, at alle disse tre Projekter skulde føres ud i Livet saa hurtig som muligt, saa hurtig vi i det hele taget kunne overkomme, og det tror jeg er et Standpunkt, der kan forsvares, ogsaa over for det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn). Jeg tvivler selvfølgelig ikke om, at han, hvis han havde været Medlem af Udvalget havde været Medforslagsstiller, det er ganske naturligt, men derfor er det ikke sagt, at jeg behøvede det. For øvrigt vil jeg sige — det ærede Medlem er her desværre ikke — at jeg ikke lader mig mine Standpunkter diktere hverken af ham eller nogen som

helst anden. Jeg skal dermed forlade dette kildne Punkt, Stridens Æble, og overlade det til andre Talere.

Ændringsforslaget om at lade Holstebro—Vejle-Banen gaa Øst om Søby Sø, er jo motiveret af det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen), og jeg kan fuldt ud slutte mig til hans Motivering. Hvad i øvrigt Forslaget om Holstebro—Vejle-Banen angaar, saa har jo hele Udvalget været enig om, at Punkt c.: at forsyne Banestrækningen paa den nuværende Vejle—Give-Bane med sværere Overbygning, skulde udgaa. Jeg maa indrømme, at jeg efter at have hørt den højtærede Ministers Udtalelser, egentlig ikke rigtig indser Nytten af at lade dette Punkt udgaa. Jeg har vistnok fra Begyndelsen af misforstaaet dette Forhold noget, jeg troede egentlig, at det var Hensigten, at man kunde bygge den ny Bane med en Overbygning af samme Kaliber som den, der nu er paa Vejle—Give-Banen, saa kunde der spares en hel Del Penge baade ved den gamle og den ny Bane. Men efter at den ærede Minister har oplyst, at man ikke kan køre paa den nuværende Vejle—Give-Bane med Statsbanernes Vogne, saa indser jeg virkelig ikke, hvorledes man kan tage det ud, saa er det kun Galgenfrist. Have vi først bygget Give—Holstebro-Banen med en sværere Overbygning maa vi nødvendigvis ogsaa lægge en sværere Overbygning paa Vejle—Give-Banen, thi vi maa jo paa hele Banens Længde kunne køre med de samme Vogne. — Med Hensyn til Punkt d) om Ordningen af Banegaardsforholdene ved Vejle, der ogsaa skal udgaa, da har jeg ikke forstaaet det saaledes, at det var Udvalgets Hensigt — i alt Fald var det ikke min personlige Mening — at man helt kunde undgaa at gøre noget ved disse Forhold, men vi have ment, at hele det store kostbare Projekt maaske kunde have godt af at blive underkastet en fornyet Undersøgelse og Overvejelse, idet der muligvis kunde findes en lige saa heldig og billigere Ordning end den projekterede, og ved den ærede Ministers Udtalelser i Gaar er jeg bleven bestyrket i denne Tro. Han fremhævede jo, at Forslaget i det hele var kommet meget hurtig frem, og det er sandt, det er meget hurtigt, det er kommet frem, og jeg erkender, at Forslaget ikke alene er udarbejdet hurtigt og ekspedit, men ogsaa med Dygtighed; men derfor kan det jo dog godt være, at enkelte Punkter deri kunde trænge til en fornyet Overvejelse. Og der er jo ikke

noget forgjort ved dette; kan der ikke findes noget bedre, er det let at sætte det ind igen. Da der er saa mange, der skulle tale, skal jeg ikke udbrede mig videre herom. — Saa komme vi til Ændringsforslaget om at erhverve det fornødne Areal til Anlægget af Godsbanegaarden i Aarhus. Ogsaa der kan jeg fatte mig meget kort. Spørgsmaalet har været fremme i Debatten flere Gange, og den voksende Trang til en Forandring i Forholdene paa Aarhus Banegaard er saa grundigt og udførligt drøftet tidligere, at jeg antager, at alle ere enige om, at det er nødvendigt, at der maa gøres noget. Hvad Valget af Pladsen angaar, da tror jeg ogsaa, at det maa siges, at den er saa heldig valgt for alle de interesserede Parter, som Forholdene i det hele taget nogenlunde tillade. Af disse to Grunde mener jeg altsaa, at der er god Føje til at se at faa Sagen i Orden, men der er endnu en tredie, som allerede er fremhævet af det ærede Medlem for Aarhus Amts 3die Valgkreds (H. Jensen), og det er den, at Grundene, som skulle eksproprieres, stige i Pris med en utrolig Fart med hvert eneste Aar, der gaar, idet man jo derude bygger efter en stor Maalestok. Jeg var i Aarhus sidste Søndag og tog mig da for at gaa ud paa selve Pladsen for at se, hvorledes Sagen forholdt sig, og jeg blev da aldeles forbavset ved at se, hvorledes de havde begyndt at fylde op derude og havde anlagt helt ny Gader. Saa vidt jeg erindrer, var der en 7—8 store 3—4 Etages Bygninger under Arbejde, og der blev sagt mig af en Mand, som jeg traf derude, at der var solgt endnu en Byggeplads helt tæt ved det Sted, hvor vi skulle ekspropriere. Det er jo klart, at jo længere, vi lade det gaa hen, inden vi købe Grundene, des dyrere blive de. Det er vistnok uden for al Tvivl, at det vil komme til at koste Statskassen adskillige Tusinder Kr., at vi ikke fik det afgjort i Fjor. Jeg skal ikke forsøge at lægge Skylden hverken paa den ene eller den anden Side eller rette Bebrejdelser mod nogen derfor, allerminst for dem, der i Mellemtiden ere afgaaede ved Døden, fordi man skal lade de døde hvile i Fred, men jeg tror at maatte hævde,

at det ikke er Folketingets Skyld, at vi ikke fik Sagen ordnet i Fjor. Jeg vil altsaa meget anbefale, at vi se at faa Spørgsmaalet bragt til Ende og se at faa Handelen afsluttet. Med Hensyn til de Betingelser, der stilles for Aarhus Kommune, skal jeg gerne indrømme, at saaledes som Forholdene udvikle sig derude, kan det maaske være haarde Betingelser nok, at Aarhus skal betale Halvdelen af disse Udgifter. Men jeg tror ogsaa, at Udvalget er villigt til at moderere det noget. Vi have egentlig ventet, at der vilde blive stillet Ændringsforslag i denne Retning fra den højtærede Minister og vente det vel formentlig endnu. — Med Hensyn til Anlægget af Dampfærgelejet i Gedser Havn og Anskaffelse af Dampfærger til Dampfærgeforbindelsen mellem Gedser—Warne-münde, vil jeg sige, at selv om jeg nu ikke ser slet saa stort og vidt paa de Virkninger, som dette Anlæg vil kunne faa som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), vil jeg dog villig indrømme, at efter mit Skøn er det en sund og naturlig Udvikling af vort Jærnbaneanet i det hele. Saaledes som vi nu have det, gaar jo baade Gods- og Persontrafikken hovedsagelig gennem en stor Pulaare, over Sjælland, Fyn, Fredericia og videre, hvor man nu skal hen. Jeg mener derimod, at det er ret naturligt og heldigt, om vi søge at fordele den store voksende Trafik paa flere mindre Router, saa at Gods og Personer ad den korteste Vej kunne naa deres Bestemmelsessted. Derved vil der formentlig kunne opnaas baade billigere Fragter og vindes Tid, som ogsaa somme Tider er Penge, og nu mener jeg netop, at naar denne Dampfærgeforbindelse bliver tidssvarende, vil i alt Fald en Del baade af Gods- og Persontrafikken kunne ledes ad denne Vej, saa at vi faa mindre over ad den anden Vej, og hvis det skulde tænkes, at vi herovre i Jylland Nord for Aarhus ogsaa skulde komme i Tanke om at ville ad den Vej, vil jeg gerne hjælpe det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) at snøre Baandet lidt fastere om det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), naar vi skulle til at have Routen over Kalundborg og Aarhus forbedret, og haabe,

at han saa vil støtte os. Thi skulle vi faa Nytte af Gedser—Warnemündeforbindelsen, maa vi vel den Vej over. Jeg vil altsaa nu stemme for Forslaget om Gedser—Warnemünde, og jeg vil ikke undlade at tilføje, at jeg vilde kunde have stemt derfor, selv om det havde foreligget alene uden Forbindelse med nogen anden. — Saa er der jo et tredie Forslag fra to ærede Medlemmer nemlig om at udvide Korsør Station. Herom er det jo under tidligere Debatter blevet fremhævet, at det var en saa selvfølgelig Ting, at Udvalget i Fjor havde tænkt, at det fulgte saa meget af sig selv, at man ikke en Gang behøvede at tale derom. Jeg kan jo ikke dømme om, hvad Tanke Udvalget havde i Fjor, da jeg ikke var Medlem, men at Udvalget maa have skiftet Tanke derom, tror jeg dog er indlysende, da Flertallet ikke er Medforslagsstiller her. Jeg kan gerne indrømme, at vi rimeligvis ville blive nødte til at gøre noget en Gang ved denne Station, men det forekommer mig, at hvis Gedser—Warnemündeforbindelsen skulde kunne gøre den store Virkning, som det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds har ment, saa maatte det kunne komme til at føles først og fremmest paa Korsør Station, og det kunde da føre til, at selv om vi ikke kunde slippe helt fri for at gøre noget der, vilde vi dog kunne nøjes med en mindre Bekostning og mindre Omordning af Forholdene, end der nu er foreslaaet. Hermed kan jeg slutte, da der endnu er mange, der skulle tale.

**Høegh-Guldberg:** Naar jeg har bedt om Ordet, er det ikke særlig for at sige noget om Aarhus Godsbanegaard. Jeg kan i saa Henseende henholde mig til, hvad jeg udtalte i Fjor, og hvad jeg ogsaa har haft Lejlighed til at sige i Aar. Jeg har jo udtalt, og det er blevet bekræftet af flere ærede Talere ogsaa i Dag, at den er en Nødvendighed for den store, overordentlig voksende Trafik, og den er tillige en Nødvendighed for, at den Plads, hvorpaa den nuværende Godsbanegaard ligger, kan indvindes for at skaffe bedre Forhold paa Personbanegaarden. Det er ogsaa meget ønskeligt, at Forslaget bliver vedtaget i Aar, thi allerede Udsættelsen fra i Fjor til i Aar har været dyr, og skal Sagen nu udsættes til næste Aar, vil der ganske sikkert finde en yderligere betydelig Fordyrelse Sted ved Ekspropriationen. Jeg skal heller ikke opholde mig ved yderligere at paavise, at Godstrafikken paa Aarhus Station er en Trafik, som betaler sig udmær-

ket, saa at det er et Anlæg, der vil forrente sig, hvad ikke gælder om mange af de andre Anlæg, man i Aarenes Løb har vedtaget ved Jærnbanenettet. Jeg skal ganske i Forbigaaende beklage, at der i § 1 d er gentaget Forlangendet om, at Aarhushs Købstad skal betale Halvdelen af Udgiften ved Ekspropriationen. Jeg tror ikke, at Byen vil formaa det eller se sig i Stand til at gaa ind derpaa. Det er ogsaa efter min Mening et forholdsvis alt for stort Tilskud, og jeg skal udtale Haabet om, at der, før Sagen kommer til 3die Behandling her, maa være opnaaet en Overenskomst med Aarhus om et mere rimeligt Forlangende, som baade den ærede Minister og det ærede Udvalg kunne slutte sig til, og som saaledes kan være Genstand for Behandling og eventuel Vedtagelse ved 3die Behandling.

Nej, det jeg gerne vilde sige et Par Ord om, er, naar der i § 2 staar, at Reglerne i Forordning af 5te Marts 1845 skulle være dem, der anvendes ved Ekspropriationen ved alle disse Jærnbane-forslag, er det næppe forsvarligt. Jeg gør det paa Foranledning af forskellige Lodsejere baade i By og paa Land, og skal i den Henseende henvise til den betærende Lovforslaget om Godsbanegaarden i Aarhus i en Piece fremsatte Henstilling, der er omdelt paa alle Pladser. Idet jeg tillader mig at forudsætte, at denne lille Piece er bleven læst af de ærede Medlemmer, skal jeg fatte mig i største Korthed og holde mig til det Punkt, som særlig har ligget disse Lodsejere paa Hjerte, nemlig det uheldige i, at efter den nævnte Forordning af 5te Marts 1845 ere Lodsejernes Interesser ikke repræsenterede i Taksationskommissionen, men kun Statens, Amtets eller Byens Interesser, som ikke ere sammenfaldende og jævnligt kunne være stridende mod Lodsejernes Interesse. Det gav ogsaa i sin Tid Anledning til, at 15 Aar efter, at Forordningen af 1845 var udkommen, netop i det Aar, da Banerne begyndte at blive anlagte i Jylland, vedtog man Bestemmelser, hvorefter Lodsejerne fik Ret til under visse Vilkaar at indsætte to Mænd i Taksationskommissionen.

Der blev den Gang under Forhandlingerne af daværende Folketingsmand, nylig afdøde Overpræsident Klein, udtalt nogle Ord, som jeg med den højtærede Formands Tilladelse skal oplæse. Han sagde i Folketingets 76de Møde den 9de Januar 1861, jfr. Tidenden Sp. 5052: „Det synes mig at være mindre passende, at Taksationskommissionen sammensættes af Mænd, der

nærmest maa siges alene at repræsentere den ene Part, nemlig den Part, der skal udrede Pengene; medens der ikke er aabnet vedkommende Ejere, hvis Ejendom tages fra dem, Adgang til at udøve nogen Indflydelse paa Taksationskommissionens Sammensætning." Der blev i den Anledning stillet nogle Ændringsforslag til det paagældende Lovforslag. De bleve stillede og anbefalede bl. a. af den meget ærede Formand for dette Ting og forskellige andre Mænd, hvis Navne have en god Klang hos det ærede Flertal, nemlig af afdøde Oberst Tscherning og Dr. G. Winther; og disse Forslag, som gave Lodsejerne Ret til at indsætte 2 Mænd i Taksationskommissionen, bleve vedtagne med aldeles overvældende Flertal, med saadan noget som 78 Stemmer mod 1.

Efter det Princip blev der saa, som bekendt, bygget Baner og eksproprieret i 25 Aar, indtil man i 1886, da der var Tale om Bygningen af Slagelse—Næstved Banen, vendte tilbage til at ekspropriere efter Reglerne i Erdg. 5te Marts 1845. Ved Forhandlingerne derom nedlagde afdøde Folketingsmand C. Berg en bestemt Protest derimod; og jeg skal tillade mig ligeledes med den højtærede Formands Tilladelse at læse et Par Ord op, som han i den Anledning udtalte under anden Behandling af Lovforslaget om Slagelse—Næstved Banen den 28de Marts 1889, jfr. Tidenden Sp. 6292. Han henviser til, at det var i 1845, under Absolutismens Tid, at denne Forordning var bleven vedtagen, og fortsatte — — „men vi havde ikke den Gang Grundlovsbestemmelsen, vi havde ikke Grundloven . . . vi havde ikke en Bestemmelse om, at ingen var forpligtet til at afstaa sin Ejendom uden mod fuld Erstatning. Siden den Tid er Bestemmelsen af 1861 kommen op, som giver den private Mand Ret til at blive repræsenteret, og naar det er over fem, Ret til at faa to Mand ind i den af fem Medlemmer sammensatte Kommission, for at den private Mands Interesser kunne procederes og varetages ved Oplysninger osv. under hele Forhandlingen om Værdiansættelsen. Paa den Maade varetages den private Mands Interesser ifølge Grundlovens Bestemmelser og særlig Lov, naar han bliver fratvunget sin Ejendom, hvor nødvendig han end vil af med den.“

Loven af 1886 om, at man skulde benytte Forordningen af 1845 ved Ekspropriering til Slagelse—Næstved Banen, blev vedtaget uagtet Bergs Protest. Princippet i Loven af 1861 om, at de private Lodsejere kunne indsætte Mænd i Taksations-

kommissionen, er i øvrigt anvendt i forskellige andre Love, f. Eks. i Loven af 3die April 1868 om Ekspropriation af Grund til Sindssygeanstalten for Østifterne, i Loven af 12te April 1889 om Grundafstaaelse ved Udvidelse af Statsbanerne, og endelig i Lov af 18de December 1897 om Grundafstaaelse ved Udvidelse af private Baner.

De nuværende Forhold, hvor altsaa de private Lodsejere ikke ere repræsenterede og ikke have Lejlighed til nogen Repræsentation, kunne bidrage til ret urimelige Resultater, som naturligt kunne bringe Lodsejerne til at tvivle, om de ogsaa have faaet den fulde Erstatning, som Grundlovens § 82 hjemler dem. Jeg skal nævne et ganske enkelt Eksempel, som er ret talende. Ved en Ekspropriation, som foregik til en Bane, der er under Anlæg (Hammelbanen), blev der af Ekspropriationskommissionen tilbudt for et vist Areal 40,000 Kr., Lodsejeren mente ikke at kunne gaa ind derpaa, og han lod optage en Taksation som til Udlaan af umyndiges Midler, altsaa efter Loven af 19de Februar 1869. Ved denne Taksation ansattes det samme Grundstykke til 200,000 Kr. Da saa Takationskommissionen gik derover, voterede Landmændene i Kommissionen, at det Grundstykke var 65,000 Kr. værd, og Bymændene i Taksationskommissionen, der vare valgte af Byraadet, takserede det til 140,000 Kr.s Værdi, og endelig bestemte den Opmand, der valgte af Indenrigsministeriet, at den Erstatning, der skulde udredes, var 75,000 Kr. Man ser altsaa, at Værdiansættelsen af dette Grundstykke bevægede sig mellem 40,000 og 200,000 Kr., og den Erstatning, som vedkommende Lodsejer fik, var 75,000 Kr. Man kan ikke undre sig over, at saadanne Lodsejere komme til at tvivle om, hvorvidt de ogsaa virkelig ere behandlede i Ly af Grundlovens § 82. — Der foreligger ogsaa for mig her et Brev, som vedrører Ekspropriationen paa samme Hammelbane ude i Landsbyen Viby i Nærheden af Aarhus, hvor en Lodsejer for Grundafstaaelse af et Stykke Land, der for nogle Aar siden var købt for 2,100 Kr. pr. Td. Land, ved Ekspropriationen nu kun fik 1,400 Kr., endskønt Jorden i og om Viby paa Grund af Aarhus Nærhed og forskellige Gartnerianlæg i Mellemtiden var stegen i Værdi. Det er altsaa atter et Bevis paa, at det ligger nær for slige Lodsejere at tvivle, om de virkelig have faaet den Erstatning, som Grundloven har tilsagt dem.

Jeg mener altsaa: lad os ogsaa i dette

Stykke holde paa Grundloven, saaledes at den, der ved Tvang berøves sin Ejendom, faar fuldstændig Erstatning, og jeg tror, at et Middel til at dette kunde opnaas var, at de private Lodsejere igen blive repræsenterede i Taksationskommissionen. Jeg skal altsaa henstille, at der til tredie Behandling af det ærede Udvalg stilles et Ændringsforslag til § 2, gaaende ud paa, at man ikke skal ekspropriere efter Reglerne af 1845, men efter Reglerne af 30te Marts 1861 eller 12te April 1889.

**R. Hansen:** Den Kommission, der har været nedsat for at undersøge de jydskke Jærnbane-forslag, afgang jo Betænkning sidste Efteraar. Kommissionen har i Betænkningen anbefalet 3 Statsbaneanlæg i Jylland, nemlig for det første: en Jærnbane fra Holstebro over Herning til Give og Vejle, som den anden: en Jærnbane fra Viborg til Herning, og som den tredie: en Jærnbane fra Langaa over Silkeborg videre Syd paa efter Bramminge. Naar man nu ser paa Kortet og i det hele paa Jærnbane-forholdeneovre i Jylland, tror jeg, at man maa erkende, at den Plan, som Kommissionen her har foreslaaet, er baade en smuk og rigtig fornuftig Jærnbaneplan, og jeg tror, at naar denne Plan bliver gennemført, er Jærnbane-forholdeneovre i Jylland ordnede paa en Maade, som kan kaldes i det mindste ret tilfredsstillende. Det ærede Medlem for Silkeborg (Byriel Jensen), som havde Ordet, da dette Lov-forslag var til 1ste Behandling, kom med nogle Udtalelser, hvorved han særlig vilde slaa til Lyd for den store Betydning, som Esbjerg har, navnlig med Hensyn til Udførsel af vore Produkter. Disse Udtalelser kan jeg selvfølgelig give min Tilslutning. Jeg mener lige som han, at Esbjerg har meget stor Betydning, navnlig med Hensyn til vor Udførsel, og som Følge deraf tror jeg ogsaa, at det er rigtigt, at Jærnbane-forholdene i Jylland, navnlig vore Hovedbaner, blive ordnede saaledes, at de ogsaa komme til at pege der hen imod. Thi der er ingen Tvivl om, at den Dag maa-ske heller ikke er udelukket, da Esbjerg, som sagt, ikke alene kan blive en vigtig Udførselshavn, som den allerede er, men mulig ogsaa kan blive en vigtig Indførselshavn. Af de Grunde, jeg her har anført, tror jeg, at den tredie Bane paa Kommissionens Forslag, nemlig Banen fra Langaa til Silkeborg og videre efter Bramminge, har sin fulde Berettigelse, og at den er fuldt ud saa betydningsfuld som de andre 2 Forslag. Men nu har den højtærede

Regering jo ment, at dette Spørgsmaal, hele denne Plan, skulde løses stykkevis, og Regeringen har jo foreslaaet i Aar at faa Jærnbanen fra Holstebro over Herning til Give. Det er nu min Mening, at det havde været rigtigere, at hele dette Spørgsmaal var blevet løst samtidig. Vi kunde saa her i Rigsdagen have truffet Bestemmelseom, hvilken Bane der skulde anlægges først, og hvor langt et Aaremaal der skulde hengaa til at gøre alle disse Jærnbaner færdige, men det har, som sagt, ikke været Regeringens Mening. Jeg tror, at den anden Fremgangsmaade havde været den rigtigste. Om nu Banen fra Holstebro er mere eller mindre nødvendig end de andre Baner, Kommissionen har foreslaaet, skal jeg ikke udtale mig om, men jeg kan dog ikke undlade at gøre den ene Bemærkning, at det er den eneste af de af Kommissionen foreslaaede Baner, der peger mod Kjøbenhavn, og at den gennemføres, uden at man tager nogen anden med, vilde jeg finde højst urigtigt. Nu glæder det mig, at Udvalget har haft den samme Tanke. Udvalgets Flertal foreslaar jo under Nr. 1 at anlægge Viborg—Herning Banen. Dette Ændringsforslag kan jeg give min Tilslutning, men samtidig vil jeg udtale, at jeg vilde have fundet det rigtigt, at den tredie af Kommissionen foreslaaede Bane, Langaa—Silkeborg Banen, nu var kommen med samtidig. Det er imidlertid ikke sket, men jeg haaber, den skal komme i en nær Fremtid. Det glæder mig at se, at Udvalget mener, at ogsaa den bør og maa gennemføres. Nu vide vi ikke, om vi i den kommende Samling ville have den Ære at forhandle med den ærede nuværende Indenrigsminister, men skulde det ske, haaber jeg, at den ærede Minister da snart vil komme med et Forslag om Gennemførelse af denne Bane, thi jeg tror, at den er lige saa nødvendig som de andre Baner, Kommissionen har foreslaaet. Med disse faa Bemærkninger, skal jeg anbefale de af Udvalget og dets Flertal stillede Forslag.

**H. Madsen:** Der er allerede sagt saa meget om disse Baner, at jeg kunde fristes til at fratælde Ordet, da jeg ikke har meget nyt at tilføje, men da nu min Tur er faldet til at tale, vil jeg alligevel gøre nogle faa Bemærkninger. Paa Grund af Landets geografiske Forhold vil man lægge Mærke til, at der, naar vi skulle ordne vore Trafikforhold, altid gør sig forskellige Synsmaader gældende. Kjøbenhavnerne og Sjællænderne have deres Interesser, og Jyderne deres, og de gaa ikke altid i samme

Retning. Man har hørt Udtalelser her, navnlig af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), som have anbefalet en Forbindelse med det sydlige Udland over Gedser—Warnemünde med saa varme og stærke Ord, som om det var en Route; man maatte gøre saa overordentlig meget for, at man endogsaa maatte gaa til Anlæg af Baner, som det ærede Medlem i og for sig ansaa for uheldige. Naar man derimod kommer over til Jylland og spørger Jyderne, hvad de anse for at være det vigtigste for vore Trafikforhold, og om de anse en Gedser—Warnemünde Route for det først nødvendige, ville de absolut sige nej. Vi haveovre i Jylland Øjnene rettede paa en hel anden Vej end København og Sjælland, nemlig paa at faa en god Forbindelse med Esbjerg, hvorfra vi skulle gaa et stort Handelskvarter Vest paa med England. Nu have de allerfleste Talere, der have talt for Viborg—Herning Banen og en Forbindelse med Esbjerg, mest talt derfor af Hensyn til lokale Interesser, og jeg har derfor ment, at det maaske var paa sin Plads, at jeg, som bor langt oppe i Yderspidsen af Danmark, helt op imod Frederikshavn og Skagen, ogsaa talte derfor, for at der kunde lyde en Røst der oppe fra, samtidig med, at der har lydt en Røst fra den anden Del af Landet, nemlig Maribo, idet det ærede Medlem for Maribo Amts 4de Valgkreds (Claussen) kunde gaa med til Gedser—Warnemünde Routen som noget, der efter hans Forstand vil være til overordentlig Gavn for vort Land, medens han ansaa de jyske Baner for ikke rigtig overvejede og for at være af en noget tvivlsom Natur. Da vi to Medlemmer bo hver i sin Ende af Landet, kunde det være af Interesse, at der ogsaa lød en Røst fra den Ende af Landet, hvor jeg bor, og jeg vil da sige, at oppe i det nordlige Jylland er der lige saa stor Interesse for at faa den omtalte Bane, hvorved man faar en god Forbindelse med Esbjerg, som i de paagældende Egne selv. Hele Eggen op til Løgstør, helt op til Limfjorden og hele Vendsyssel vil faa Gavn af denne Bane. Det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) har ogsaa gjort opmærksom paa det Andragende, der er indkommet fra saa mange Sogneraad, Amtsråd og Landboforeninger. Man hører jo ogsaa, at den østlige Stambane er overbebyrdet med Trafik, og det vil der jo kunne bødes paa ved den her omtalte Bane. Den højtærede Minister har udtalt, at Viborg—Herning Banen var en

Stridsbane, der paa ingen Maade kunde gennemføres; fastholdt man den, vilde hele Løven strande. Vi have hørt noget lignende fra det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich); han vilde dog af Hensyn til Gedser—Warnemünde Routens Vigtighed gaa med til at optage denne Bane; men han havde ikke noget bestemt Haab om, at den kunde sættes igennem, da Regeringen saa bestemt modsatte sig den. Jeg skal ikke nægte, at det ser lidt underligt ud, at Ministeren, da han blev opfordret til at stille Forslag om jyske Baner, tog Holstebro—Give—Vejle Banen, der peger mod København, hvorimod han ikke tog de Baner, der pege i den anden Retning. Jeg ved ikke, om den højtærede Minister har haft nogen Tanke dermed; men Jyderne have ingen Interesse af at blive vendte mod København og Øerne. Skal man imidlertid gaa med til denne Bane, forekommer det mig, at saa maa man ogsaa kræve en Bane, der gaar i Retning af Esbjerg, og Jyderne ere der saa beskedne, at de kun tage den lille Bane fra Viborg til Herning, der kan bygges for en ringe Sum og dog er af den største Betydning som Forbindelsesled mellem det nordlige Jylland og Esbjerg. Jeg kan derfor ikke forstaa de stærke Indvendinger mod de jyske Krav; jeg havde selvfølgelig gerne set, at man havde vedtaget en Længdebane over Silkeborg til Bramminge, fordi den vilde lette større Dele af Jylland i at komme til Esbjerg; men da Regeringen ikke har stillet Forslag i saa Henseende, renoncere vi paa dette Gode. Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds omtalte de overordentlige Fordele, man vilde faa af Gedser—Warnemünde Forbindelsen; jeg ved ikke, hvorfra det ærede Medlem har sine Beregninger. Ser man efter paa det Forslag, som Regeringen har forelagt os, hvor meget der nu transporteres paa denne Route, ser man, at af alle vore Forbindelseslinier med det sydlige Udland er Gedser—Warnemünde Routen den ubetydeligste. Der føres over Vamdrup 114,900 Tons, over Vedsted 6,800 Tons, over Korsør—Kiel 6,160 Tons og over Gedser—Warnemünde kun 2,000 Tons. Man siger nok, at det vil tage til, naar der kommer Dampfærge, nu er der kun Dampskib; men ogsaa paa Korsør—Kiel Routen er der Dampskib, og der er der en 3 Gange saa stor Trafik. Naar man retter det Spørgsmaal til Købmænd i Jylland, hvor kan det være, at der gaar saa lidt Gods over Gedser—Warnemünde, faar man det Svar, at det

ligger ganske simpelt hen i, at den danske Handel ikke gaar over Berlin eller til den østlige Del af Tyskland, men over Hamborg og det vestlige Tyskland om ad Rindprovinserne. Ad den Vej har saa godt som hele Danmark sin Handel med det sydlige Udland. Efter deres Mening vil Gedser—Warnemünde Routen ikke nogen Sinde faa nogen Betydning. Det kan være, det ærede Medlem ser rigtigere paa Sagen, og at den vil faa en saadan stor Betydning. Det forekommer mig dog ikke, at det ærede Medlem har fremført noget som helst Bevis for, at den vil faa en saadan overordentlig stor Betydning, som den han oprullede for os; men naar man hører et saadant Foredrag med saa glimrende Udsigter som dem, han oprullede for os, og saa desuden ser, hvad der i Øjeblikket ydes, hvilken god Dampskibsforbindelse, man der har, kan man ikke undgaa at anstille en Sammenligning. Lad os se paa, hvilke Forbindelser det nordlige Jylland har med dets Nabolande, Norge og Sverige. Saa snart der derfra rettes et Krav til Regeringen om Forbedringer, kan den ikke faa Øje for, at dette vil have nogen som helst Betydning. Vi have jo tre Gange om Ugen Forbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg; den er understøttet af Staten med 25,000 Kr., men det er et saa ringe Beløb, at der ikke kan være Tale om en daglig Fart endsigse om en Dampfærgeforbindelse. Vor Forbindelse med Norge er derimod ikke støttet af Staten, og naar vi forlange deroppe fra at faa vor Togordning i saa god en Stand, at det kan tiltale vore Naboer, møde vi i Virkeligheden ikke synderlig Opmærksomhed. Man har talt derom i adskillige Aar, hvad jeg ogsaa gjorde opmærksom paa forleden Dag, uden at man faar det forbedret. Men naar vi Jyder nu alligevel altid ere villige til at støtte de Krav, som rettes ovre fra Øerne, navnlig fra Sjælland og Kjøbenhavn om at faa bedre Forbindelser, vilde jeg gerne rette en Anmodning til den høje Regering og til de Rigsdagsmænd, som repræsenterer Kjøbenhavn og Sjælland, om at de, naar vi Jyder stille et lignende Forlangende, ville være lige saa lydøre over for vore Krav, som vi over for deres. Vi kunne jo ikke være blinde for, at Øerne i Forvejen have gode Forbindelser. Jeg har omtalt, at de have en Dampskibsforbindelse over Gedser—Warnemünde, og at Persontrafikken ikke kan blive meget bedre, end den er. Med Sverige have de store Dampfærgeforbindelser her fra Sjælland, en til Malmø, en til Helsingborg, saa der kan

slet ikke gøres nogen Sammenligning mellem de Forbindelser, man allerede har her, og Jyllands Forbindelser. Man burde alt-saa ogsaa herfra imødekomme vore Krav. Det forekommer mig, at vi, naar vi nu her vedtage dette Forslag, nok kunne forlange at faa den lille Jærnbane fra Viborg til Herning for at blive sat i nærmere Forbindelse med Udførselshavnen i Esbjerg. Det synes mig et meget beskedent Forlangende i Forhold til, hvad der bydes Øerne, og jeg skal derfor anbefale, at vi fastholde denne Viborg—Herning Bane. Jeg tror ikke, det er noget ubilligt Krav, og vil Regeringen ikke være fornøjet med at optage Arbejdet for Lovforslaget paa denne Maade, kan jeg ikke se, at vi paa nogen Maade kunne imødekomme Regeringen ved at frafalde dette Krav, som jeg finder meget beskedent og fuldt forsvarligt og derfor skal anbefale at fastholde.

**L. Rasmussen:** Det er, saa vidt jeg ved, almindelig Skik i Folketinget, at man ved 2den Behandling af et Lovforslag nærmest kun maa omtale de foreliggende Ændringsforslag, men i det foreliggende Tilfælde har man for saa vidt meget frit Spillerum, og jeg skønner ikke rettere, end at egentlig det hele bliver til Ændringsforslag. Nu er jeg for Resten meget ked af, at den højtærede Minister ikke er til Stede, thi jeg havde i Sinde at gøre nogle Bemærkninger særlig til ham. Stillingen er for mit Vedkommende den, at jeg ikke har nogen personlig eller Valgkreds-Interesse i det foreliggende Forslag, men ganske vist paa et tidligere Stadium har haft noget med denne Sag at gøre i dens Helhed. Hvad Spørgsmaalet om Gedser—Warnemünde angaar, skal jeg ikke gøre mange Bemærkninger derom. Jeg kunde for mit Vedkommende egentlig godt tiltræde Forslaget desangaaende. Jeg er ikke klar over, om egentlig Spørgsmaalet Gedser—Warnemünde er værd de store Bekostninger, som skulle ofres paa det, men det er muligt, at det har en saadan Betydning, at det er det værd, og naar dette fastholdes fra Regeringens og mange andres Side, kan jeg, som sagt, godt stemme for det. Hvad der i denne Henseende gør mig Stillingen noget trykkende, er den Agitation, der over for Rigsdagen er udfoldet i den sidste Tid angaaende ærede Medlemmers Forslag. Man er kørt op med saadan noget som „nationale Værdighed“, „nationale Ære“. Selv Ministeren udtalte i Gaar her i Salen, at det vilde være en Skam for os, om vi ikke fik Gedser—War-

nemünde Forslaget gennemført. Men nogen egentlig rationel saglig Begrundelse af Spørgsmaalet har jeg ikke set stort af. Naar man skal henholde sig til den Trafik, der nu for Tiden er over Gedser; er det meget rigtigt, som det ærede Medlem for Frederikshavn nylig gjorde opmærksom paa, at den ikke er noget stærkt Bevis for, at der virkelig er Trang til at ofre de Penge, hvormed der her er Tale. Dermed skal jeg lade Spørgsmaalet Gedser—Warnemünde ligge.

Til trods for, at den ærede Minister ikke er til Stede i Øjeblikket, hvori jeg i hvert Fald er uden Skyld, og da det heller ikke er udelukket, at den højtærede Minister kan faa mine Bemærkninger at se, dersom det skulde interessere ham, skal jeg her komme med nogle Udtalelser over for ham. Den højtærede Minister beklagede sig i sit Foredrag i Gaar meget stærkt over den Behandling, han har været Genstand for fra Folketingets Side med Hensyn til disse Jærnbansespørgsmaal. Han hævdede meget stærkt, at han gerne vilde vise saa megen Velvilie som muligt til alle Sider, men hvordan han end vendte og drejede sig, vilde Folketinget, især dets Flertal have noget andet end det, den højtærede Minister kom med. Naar Forholdet er, som Ministeren siger, at Ministeren ikke har haft det Held med sine Forslag at ramme Folketingets Ønsker, er Skylden imidlertid ikke Folketingets, men den højtærede Ministers. Thi saa vidt jeg skønner, har Ministeren, hvis han har villet gøre noget for Jylland, hvad der vist har været hans Mening med de Forslag, han har fremsat her i Tinget, ikke haft nogen Anelse om Ønskerne og Følelserne i Jylland, hvad Jærnbansespørgsmaalet angaar. Den højtærede Minister ankede over, at man her kædede de jydskes Forslag sammen med Gedser—Warnemünde-Forslaget og en Del andre Forslag. Men Begyndelsen til denne Sammenkobling gjorde den højtærede Minister i Virkeligheden selv, da han forelagde Holstebro—Vejle-Forslaget her den 3die Marts. Den højtærede Minister sagde, at han haabede, at dette Forslag ikke alene ikke skulde være en Hindring for Gedser—Warnemünde-Forslagets Gennemførelse, men meget mere bidrage til dets Gennemførelse. Enhver, der hørte den højtærede Ministers Udtalelse den Gang, maatte gaa ud fra, at den højtærede Minister nærrede den Opfattelse, at det skulde være en Løftestang for Gedser-Forslaget. Jeg for mit personlige Vedkommende opfattede i hvert Fald den højt-

ærede Minister saaledes, og jeg er overbevist om, at mange flere havde den samme Opfattelse, at det skulde være en Slags Cadeau til Jyderne og de jydskes Interesser, at vi fik dette Forslag samtidig med Gedser-Forslaget. Jeg kan ikke tilbageholde den Bemærkning, at den højtærede Minister maa have haft denne Mening med sit Holstebro—Vejle-Forslag, at det skulde være noget, der skulde forsonne Jyderne med Gedser-Forslaget. Nu har jeg ganske vist hørt det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich) udtale, at dette Forslag havde særlig Interesse for Nørrejylland, idet han mente, at Trafikken Syd paa fra Nørrejylland for Fremtiden vilde gaa over Aarhus—Kallundborg ned over Gedser. Paa den Maade kan man faa alt til at være i jydsk Interesse; men om man kan faa Jyderne til at tro paa det, er en anden Sag. Vi have dog ogsaa Menneskeforstand ovre i Jylland. Naar noget skulde bidrage til at faa Jyderne til med større eller mindre Glæde at gaa ind paa Gedser-Forslaget, er det det, at jeg tror, at den højtærede Minister har været, som sagt, i fuldstændig Vilderede med, hvad man egentlig ønsker i Jylland paa Jærnbansespørgsmaalets Omraade, og om hvad man nu kunde tænke sig at kræve, naar maa vil have noget, der skal veje op med et Forslag, der efter jydskes Begreber varetager helt andre Interesser end de jydskes. Jeg har dog noget Kendskab til Folketstemningen i Jylland, navnlig med Hensyn til Jærnbansespørgsmaalet, og jeg er overbevist om, at iblandt de Forslag, som den jydskes Jærnbanekommission har foreslaaet, kunde den højtærede Minister ikke have fremtaget et Forslag, der i mindre Grad vilde have tilfredsstillet Jyderne, eller i højere Grad for dem tage sig ud som en Cadeau over for specielt kjøbenhavnske eller Ø-Interesser end netop Forslaget om en Holstebro—Vejle-Bane. Om det er med Rette eller Urette, skal jeg ikke komme ind paa, og jeg skal heller ikke komme ind paa min personlige Betragtning deraf. Stillingen i Jylland er den, at naar man ser bort fra de Folk, der have speciel Interesse i Holstebro—Vejle-Forslaget, mener man, at det er et Forslag, der væsentlig har Interesse for Kjøbenhavn. Jeg skal oplyse den ærede Minister om, at paa et Jærnbanemøde i Jylland en Gang i Vinter — jeg husker ikke, om det var før eller efter Jul — hørte jeg en Udtalelse, der ogsaa peger i den Retning. Udtalelsen er ikke min, og jeg skal heller ikke i fjerneste Maade sanktionere den, men den

giver et Billede af Stemningen og Tankegangen i Jylland. Den lød saaledes: Her i Jylland kniber det altid med at faa Jærnbanelforslag fremmet, og det har vist sig Gang efter Gang, at Staten i Virkeligheden meget lidt interesserer sig for vore Sager, der er andre Interesser, der gaar langt forud for vore. Skulle vi en Gang faa noget i Jylland, maa det være noget, der ogsaa interesserer Kjøbenhavn, og sagde Taleren, De kunne være overbeviste om, mine Herrer, at dersom Regeringen skal komme med Forslag i Anledning af de Baner, som den jyske Jærnbane-kommission har foreslaaet, bliver det Holstebro—Vejle-Banen, fordi den peger mod Kjøbenhavn. Se, saaledes er Tankegangen i Jylland. Det, der specielt interesserer Jyderne, som det jo ogsaa er sagt adskillige Gange her, er det jyske Landbrugs Eksport-Forbindelse med Esbjerg, og denne Interesse tjener Forslaget jo ikke. Og naar Stillingen er saaledes i Jylland, er der ingen Tvivl om, at det har afspejlet sig i Betænkningen og i Forhandlingerne paa Rigsdagen, og det er disse Forhandlinger, den ærede Minister har beklaget sig over. Jeg kan ikke tro, at det er af ond Villie over for de jyske Krav, at Ministeren netop har foreslaaet dette Anlæg, jeg gaar ud fra, at det er, fordi den ærede Minister ikke i Virkeligheden har været à jour med Tankegangen og Udviklingen i Jylland med Hensyn til Jærnbaneanlæg.

Hvad selve de Ændringsforslag angaar, der ere stillede af Udvalget og dets Flertal, skal jeg begynde med det første, Ændringsforslaget om Viborg—Herning-Banen. Og der skal jeg i Overensstemmelse med en hel Del af de Talere, der have haft Ordet, paa det mest indtrængende anbefale dette Forslag. Naar man tager Jylland som Helhed, er der jo mange Dele af Jylland, der slet ikke have Interesse i Viborg—Herning-Banen, jeg og min Valgkreds have det ikke, men jeg tror, at den ærede Minister i anderledes Grad vilde have ramt Følelsen og Tankegangen i Jylland, end han nu har gjort, dersom han var kommen med det Forslag som noget, der skulde gennemføres jævnsides med Gødser—Warnemünde-Forslaget, og jeg skal sige den ærede Minister hvorfor. Viborg—Herning-Banen har ikke alene den Egenskab, at det er et jysk Jærnbaneanlæg, der interesserer det lokale Opland, som den gaar igennem, men den har en overvejende Interesse som Forbindelsesled mellem Statsbanen ved Viborg og den midtjyske Tværbane, og den har derved

overvejende Interesse for hele den Del af Jylland, der ligger Nord for Viborg og Nord for Limfjorden, som Genvej for Eksporten af Landbrugsprodukter til Esbjerg. Det er en given Sag, at det Anlæg maa i høj Grad interessere den Del af Jylland, men naar det for saa vidt ogsaa finder Tilslutning syd derfor og i Egne, som ikke ere specielt interesserede i Viborg—Herning-Anlægget, er det fordi man ved et saadant Forslag ser den Tankegang knæsat, som man overalt nærer i Jylland, at bortset fra alle berettigede og uberettigede lokale Interesser maa den ledende Tanke for Jærnbanenettets Udvikling i Jylland være, at man i højere Grad end det er sket til Dato letter det jyske Landbrugs-Eksporttrafik til Esbjerg. I Forslaget om Viborg—Herning-Banen se vi Begyndelsen til Realisationen af denne Tanke. Derfor paastaar jeg, at dette Forslag vil have Sympatien hele Jylland over i Modsætning til det andet, naar man undtager dem, der lige bo langs med den anden Linie og ere interesserede i den.

Komme vi saa til det næste Forslag om Holstebro—Vejle-Banen, maa jeg for mit personlige Vedkommende gøre den Bemærkning lige over for den ærede Minister, at det, at denne Bane peger mod Kjøbenhavn, har for mig ikke stort at sige, men det, der gør dette Forslag mest utaltalende for mig, er dets økonomiske Beskaffenhed. Jeg er jo ogsaa Jyde, men hvis jeg havde haft Valget mellem at stemme for Gødser—Warnemünde blankt og bart eller at stemme for det jyske Forslag paa den Maade, som det var forelagt her i Tinget af Ministeren, havde jeg ubetinget valgt at stemme for Gødser—Warnemünde blankt og bart. Hvis jeg var kommen hjem til min Valgkreds, som ikke har nogen Interesse i dette jyske Forslag, og havde stemt for det, som det var lavet, og med den Økonomi, der var bragt til Anvendelse i det Forslag, tror jeg, at mine Vælgere havde villet ønske mig ethvert andet Sted hen end der, hvor jeg sidder som Medlem af Rigsdagen. Jeg har nu siddet adskillige Aar i Rigsdagen og har haft med mange Jærnbanelforslag at gøre, hvor det har drejet sig om ikke faa Millioner, og som efter min og det Partis Mening, jeg var Medlem af, vare meget lidt økonomiske, men naar jeg skal sige min oprigtige Mening, maa jeg tilstaa, at jeg ikke nogen Sinde har set noget, der i den Henseende kunde maale sig med det, den ærede Minister havde foreslaaet ved Vejle, og derfor er jeg meget glad ved, at Udvalget har klippet Stationen ved Vejle

af, og ligeledes har klippet Fornyelsen af Vejle—Give-Banen bort. Jeg kender noget til Forholdene ved Vejle, og jeg mener, at Forslaget var saa uforholdsmæssig dyrt, at der ikke kan være Tale om andet, end at vi maatte kunne faa noget langt, langt billigere, men jeg tror ogsaa, at det vilde være i saa høj Grad uhensigtssvarende, at der ikke er Tvivl om, at vi i en kortere eller fjernere Fremtid atter maatte have forandret det, som vi med saa uhyre Bekostning havde lavet. Jeg skal ikke videre forfølge dette, det er kun min personlige Betragtning, og ud fra den er det meget naturligt, at jeg kommer til det Resultat, at naar jeg havde Valget imellem at stemme for Gedser—Warnemünde alene eller sammen med Vejle—Holstebro, jeg da foretrak Gedser—Warnemünde alene.

Jeg tillægger egentlig ikke den ærede Minister Hovedskylden for de efter min Mening i økonomisk Henseende ret ufor- svarlige Forslag angaaende Vejle, thi det er jo ikke ham, der har lavet Forslagene. Men det er dog ret ejendommeligt at se, at den højtærede Minister den 3die Marts forelagde Forslag her i Tinget, hvor der til Ordningen af Banegaardsforholdene i Vejle forlangtes 1,850,000 Kr. foruden Eks-propriationsudgifterne, som sikkert løbe op til over en halv Million Kr., efter hans eget Forslag, og den 10de Marts, da For- slaget var til første Behandling, gaar den højtærede Minister naturligvis ud fra den samme Forudsætning, men i Gaar under Forhandlingen her i Tinget hævdede han over for den ærede Ordfører, at den ærede Ordførers Reduktion ved Ændringsforsla- get væsentlig er kommen til Stede ved, at han helt havde klippet Banegaardsforslaget ved Vejle bort. Men samtidig siger han, at det er nødvendigt at gøre noget ved Vejle, og at det sandsynligvis vil koste hen- ved 1 Million Kr. Jeg indrømmer, at det er nødvendigt at gøre noget ved Vejle, og jeg mener, at det er ufor- svarligt, at de danske Statsbaner hverken paa den ene eller den anden Maade have været til at komme til Rette med, saa, at de private Baner ved Vejle have kunnet faa en rimelig Forbindelse med Statsbanerne. Det er fuldstændig ufor- svarligt, og endnu mere ufor- svarligt vilde jeg anse det for at være,

dersom vi skulde blive ved at køre paa samme Maade, naar vi faa den ene pri- vate Bane gjort til Statsbane. Men jeg hævder lige saa sikkert, at det, der er foreslaaet af den højtærede Minister og hans sagkyndige, er noget, vi fra Rigsda- gens Side umuligt kunne gaa ind paa. Jeg skal nu ikke komme nærmere ind paa det, det ligger jo ikke for, da jeg antager, at Flertallets Ændringsforslag vil blive vedtaget.

Naar jeg dernæst vil gøre nogle Be- mærkninger om Holstebro—Herning—Give —Vejle-Banen, som den nu er foreslaaet af Flertallet, har jeg allerede sagt, at jeg ikke har personlig Interesse eller Valg- kredsinteresse i det Forslag, her forelig- ger. Ved Jærnbansagers Behandling i Folketinget gælder jo i Reglen ikke de sæd- vanlige Skillelinier i politisk Henseende, og ligesom jeg altsaa ikke udtaler mig her fra noget Interesse-Standpunkt i snævrere Forstand, saaledes taler jeg heller ikke fra noget Partis Standpunkt, jeg udtaler mig saa rent og skært objektivt, som jeg for- maar. Jeg vil da sige, at vel foretrækker jeg i høj Grad Flertallets Forslag fremfor den højtærede Ministers, men jeg er dog meget i Tvivl, om det i og for sig er rig- tigt, hvad Flertallet har foreslaaet. Det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valg- kreds (Sloth) var jo i Gaar inde paa at tale om Økonomi ved Jærnbaneanlægene i Jylland, og jeg antager, at det ærede Med- lem mente national Økonomi. Skal man nemlig se paa Jærnbansager ud fra den økonomiske Interesse, man har hjemme i sine lokale Kredse, maa det mest økono- miske blive at faa Staten til at anlægge og drive den vedkommende Bane uden Hensyn til, hvad det i Nutiden og Frem- tiden koster Samfundet at anlægge den. Naar jeg altsaa taler om Økonomi ved Jærnbaneanlæg, mener jeg national Øko- nomi. Det ærede Medlem hævdede, at af de tre Forslag, der vare fremme i den jydsk Jærnbankommissions Betænkning, var der efter hans Mening egentlig kun et, der var berettiget til at blive anlagt som Statsbane, økonomisk set. Jeg kunde til en vis Grad, ja, jeg kunde sige fuldt ud, være enig med det ærede Medlem i den Betragtning. Den har jeg hævdedet hjemme

Gang paa Gang ved Jærnbane-møder paa Trods af de specielle Interesser i den Kreds, jeg repræsenterer. Jeg er der altid gaaet ud fra den nationale økonomiske Betragtning, jeg er gaaet ud fra, hvad der nationalt og samfundsmæssigt set er det rigtige, og derfor behøver jeg ikke at være bange for at hævde det her i Dag. Jeg kan være enig med det ærede Medlem i, at der kun er et af de Forslag, som den jydsk Jærnbane-commission er fremkommen med, der virkelig er berettiget til at fremmes som Statsbaneanlæg med den dyrere Anlægsmaade og den dyrere Drift, som dermed følger. Det er jo en Kendsgerning, at i vort Land kan den samme Linie, som giver Underbalance for Statens Regning, give en forholdsvis god Rente, naar den drives for privat Regning. Der er ingen Tvivl om, at hvis Staten i den forløbne Tid havde drevet det Stykke af Vejle—Give-Banen, som den nu skal overtage, havde det ikke svaret Regning. Nu have private drevet det, og saa vidt jeg husker, har det i Gennemsnit i de sidste 3 Aar givet 2,6 pCt. af Anlægssummen. Det er ret respektabelt, og Forholdet er vist ogsaa saaledes, at Driftsoverskuddet har været jævnt sigende. Det er jo i Reglen Tilfældet, at Jærnbaneanlæg give forholdsvis mindst de første Aar. Jeg kan altsaa være enig med det ærede Medlem for Viborg Amts 3dje Valgkreds i, at der kun er en af de tre Jærnbaner, som Kommissionen har foreslaaet, der er berettiget til at anlægges som Statsbane, men jeg er ikke enig i, at det er Linien: Langaa—Silkeborg osv. til Bramminge, som han nu har gjort til Linien Rødkærsbro—Silkeborg—Bramminge. Det er ganske vist den eneste af de Linier, der direkte interesserer mig og min Valgkreds, for saa vidt kunne vi naturligvis ønske at faa den bygget som Statsbane, det er det bekvemste, behageligste og letteste for os, men jeg er ikke blind for, at nationaløkonomisk set kan det ikke forsvares. Naar jeg skulde trække et af de jydsk Forslag ud, som det nationaløkonomisk set vilde være rigtigt at bygge for Statens Regning — og jeg gaar ud fra, at den overhovedet slet ikke kan bygges paa anden Maade — er det Linien Viborg—Herning. For ganske vist er der noget i, at Banen Viborg—Herning gaar gennem et Opland, som ikke er særligt frugtbart, og det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds vilde jo i Gaar reducere den Trafik, som kunde komme paa denne Bane fra selve Oplandet til saa at sige Nul. Han appellerede

til de Medlemmer her i Salen, der have været i Lejren ved Hald, og mente, at de kunde tale med om det. Jeg vil sige det ærede Medlem, at jeg to Gange har ligget i Lejren ved Hald, saa hvis de, der have ligget i Lejren ved Hald, kunne tale med om disse Forhold, har jeg den fulde Berettigelse dertil. Nu er naturligvis Egnen mellem Viborg og Herning ingen frugtbar Egn, men der vil dog ikke kunne blive saa ringe en Trafik fra selve Egnen. Men det, som jeg mener særlig gør denne Bane berettiget til at anlægges som Statsbane, er det, jeg allerede har nævnt, at denne Bane skaber saa stor en Genvej for hele Egnen Nord for Viborg for Landbrugseksporten over Esbjerg. Derfor siger jeg, at denne Bane fremfor nogen anden har Krav paa at blive bygget som Statsbane. Den kan i Virkeligheden ikke bygges paa anden Maade, fordi den er Forbindelsen mellem Statsbanen ved Viborg og Statsbanen ved Herning, den skal skabe den korteste Vej for Eksporttrafikken fra Aalborg og Hjørring over Esbjerg, og der vilde da ingen Mening være i at have et Led mellem Viborg og Herning, som var privat Bane. Anderledes forholder det sig efter min Mening med den Bane, som Flertallet nu foreslaar at bygge som Statsbane, nemlig Stykket Holstebro—Vejle. Jeg indrømmer, at Stykket Holstebro—Herning kan sættes i Klasse med Stykket Viborg—Herning, men Stykket Herning—Vejle er efter min Mening i Virkeligheden en Bane for den lokale Trafik, for Herning ud til sit Opland og for Vejle ud til sit Opland. Jeg anerkender ikke, at der ad denne Bane i nævneværdig Grad overhovedet kan være Tale om en gennemgaaende Trafik hverken for den ene eller den anden Egns Vedkommende. Jeg giver det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds Ret i, at Trafikken fra Oplandet bag ved vil blive større paa Linien Langaa—Silkeborg og saa fremdeles end paa Linien Holstebro—Herning—Vejle. Jeg anerkender nemlig ikke den Betragtning, at det skal være en Forudsætning, vi skulle gaa ud fra, at Forbindelsen med Hovedstaden for den Del af Jylland, som ligger Nord for Skanderborg—Herning—Skern-Banen, skal gaa over Fyn. Dersom der nemlig overhovedet skal være Mening i de Krav, som ere oppe — og jeg maa gaa ud fra, at man vil gøre Forsøg paa at tilfredsstille dem — om en Forbedring af Linien Aarhus—Karlundborg, maa det være ud fra den Forudsætning, at den nordligste og midterste Del af Jyllands Trafik til Hovedstaden

skal gaa ad denne Route. Jeg mener, at Planen om de store Bekostninger til Forbedring af Aarhus—Kalundborg-Routen maa være begrundet i Ønsket om at trække den nordjydske Trafik til og fra Hovedstaden om ad denne Vej i Stedet for over Fyn, idet man derved vil lette Trafikken over Bælterne. Som vi alle vide, er man der ved at komme i Bekneb, fordi Trafikken der er større, end vi strengt taget med det forhaandenværende Materiel kunne magte. Men selv om Materiellet var til Stede for den altid store Trafik, der skal denne Vej, kan jeg ikke indrømme Nødvendigheden af, at denne Vej kan blive eller skulde være Forbindelseslinien fra Thy til Hovedstaden. Flertallet har jo imidlertid foreslaaet den som Statsbane, og jeg skal ikke gøre nærmere Indvendinger derimod og heller ikke stemme derimod. Naar Flertallet vil have det, og den højtærede Minister vil have det, er der jo overhovedet ikke noget at gøre derved. Jeg anerkender de Bestræbelser, som ere gjorte for at faa de store og kostbare Anlæg, som ere foreslaaede af Ministeren, ud af Forslaget. Jeg vilde dog have sat megen Pris paa, og maaske kunne vi faa en Udtalelse derom fra den højtærede Ordfører, at man kunde være garanteret for, at man ikke i en nær Fremtid kom til det efter min Mening ganske urimelige, at man paa den nylig byggede, ret gode Privatbane, Vejle—Give-Banen, skulde komme til at rive hele Historien op og bygge paa ny. Der er jo ingen Tvivl om, at den Overbygning, som er paa Vejle—Give-Banen, ikke alene er god nok for den nuværende Trafik, men den er god nok for en mere end dobbelt saa stor Trafik, som den der enten er eller vil komme i en nær Fremtid, og saa synes jeg, det er over al Maade uøkonomisk, at rive denne forholdsvis ny Overbygning op og bygge den om, saa meget mere som man — i det mindste efter det Kendskab, jeg har til, hvad vi her i Landet faa ud af gammelt Jærnbanelmateriel, navnlig gamle Skinner — næsten intet faar for de kasserede Sager ved Salget til udenlandske Fabrikker. Men ogsaa af rene Retfærdighedshensyn over for andre Egne af Jylland synes jeg, at dette Forslag er saa ganske urimeligt. Med Hensyn til Strækningen Vejle—Herning er Forholdet jo simpelthen det, at for det første have de den forholdsvis gode private Bane fra Vejle til Give, og for det andet have de lovligt Tilsagn om med et Statstilskud lig Halvdelen af Udgiften at kunne bygge Stykket Give—Herning efter

Loven af 8de Maj 1894, hvorimod andre Egne af Jylland, som have den samme Trang og det samme Krav, Gang efter Gang have staaet her i Rigsdagen med deres kommunale Bidragtegnelse til private Baner, uden at kunne komme ud af Stedet. Naar det er saa, siger jeg, at det er fuldstændig uretfærdigt, at denne Egn, som dels har en god Bane, dels har lovligt Tilsagn om det halve Bidrag af Statskassen til videre Fortsættelse deraf, skal have en helt ny Statsbane, samtidigt med at andre Egne slet ikke imødekommes. Det anser jeg ikke for retfærdigt, og jeg vil for mit Vedkommende nedlægge en bestemt Indsigelse derimod. Naturligvis formaar jeg ikke at hindre det, og for saa vidt har min Udtalelse mindre at betyde, men jeg vil, som sagt, for mit eget personlige Vedkommende nedlægge en Indsigelse derimod. Jeg er ogsaa for saa vidt noget betænkelig ved Flertallets Forslag, som jeg synes, at naar vi gaa til at tage hele Strækningen fra Holstebro til Vejle, og ikke vedtage Banegaardsudvidelsen ved Vejle, og Overbygningen paa Banen fra Vejle til Give, saa ved jeg ikke, om vi ikke i Fremtiden, dersom den højtærede Minister og hans sagkyndige fastholder deres Stilling med Hensyn til Vejle—Give Banens Overbygning og Banegaarden ved Vejle, komme til at staa meget svagere og risikere noget lignende som i sin Tid i Viborg, hvor man paa Grund af Kampene her i Rigsdagen om Viborg Stations Ombygning i nogle Aar maatte staa ligefrem ude paa Marken, naar man skulde ad Viborg—Aalestrup-Banen.

Jeg har nu sagt min personlige Mening om Viborg—Herning-Banen og ogsaa om Holstebro—Vejle-Banen. Det er altsaa den, at Stykket fra Holstebro til Herning kunde jeg anse det for ret rimeligt at bygge som Statsbane, men i og for sig anser jeg det egentlig ikke for rigtigt. Saa er der det tredie Forslag af to moderate Medlemmer, nemlig Forslaget om en Bane fra et Sted mellem Langaa og Viborg og ud til Bramminge. Dette Forslag har for mig den Egenskab, at det gaar direkte igennem den Egn, hvor jeg selv bor. For saa vidt skulde man altsaa vente, at det maa have nogen Interesse for mig, og det har det ogsaa. Jeg paastaar, at naar Flertallet nu gaar ind paa at bygge Strækningen Herning—Vejle som Statsbane, kan det ikke i Fremtiden med nogen som helst Ret være Modstander af, at Strækningen Langaa—Bramminge ogsaa bygges som Statsbane. Det har mindst lige saa godt og ifølge den

Betragtning, jeg her har gjort gældende, i Virkeligheden bedre Krav paa at blive bygget som Statsbane. Naar min Stilling desuagtet er den, at jeg ikke kan stemme for det ærede Mindretals Forslag, kan det jo selvfølgelig til Dels være af den Grund, at min Stemme for det egentlig ikke vilde nytte noget — derom er jeg temmelig overbevist — men det er ogsaa, fordi det har faaet et Paahæng, som jeg aldeles ikke vil være med til. Der er ogsaa, mener jeg, adskillige Ting, som skulle tages i Betragtning, inden man gennemførte dette Forslag, men som ikke her ere tagne i Betragtning. Jeg skal nævne det her, skønt det i og for sig ikke har reel Betydning, da jeg antager, at dette Forslag ikke kommer videre. — Jeg skal gøre opmærksom paa, at naar de ærede Medlemmer have fraveget det jyske Kommissionsforslag, for saa vidt som dette gaar fra Langaa og ikke fra et andet Punkt — hvilket dette andet Punkt er, ved jeg jo ikke — saa anser jeg det i og for sig ikke for rigtigt, men naar de ville til at forandre i det jyske Kommissionsforslags Linie, er der et andet Sted, hvor jeg anser det for langt mere nødvendigt at forandre det jyske Kommissionsforslags Linie, og det vil jeg gøre opmærksom paa her straks for Fremtidens Skyld. Jeg tvivler nemlig ikke om, at vi en Gang — og jeg ønsker og haaber, at det maa blive i en nær Fremtid — komme til for Alvor at forhandle Spørgsmaalet om Anlægget af denne Bane. Det jyske Kommissionsforslag gik ud paa at lægge en Bane fra Silkeborg, og saa vidt jeg husker, skulde den følge Statsbanen henimod Moselund Station og derfra svinge i sydvestlig Retning efter Brande og Grindsted og videre til Bramminge. Skæringspunktet ved Brande, mener jeg, er rigtigt nok, men naar vi saa skulle gøre nogenlunde Ret og Skel mod det store Opland, som kommer til at ligge mod Vest, og som, naar denne Linie kommer, ikke har Udsigt til i nogen overskuelig Fremtid at faa andre Baner, naar vi fra Skæringspunktet ved Brande svinge denne Linie noget ud imod Skarrild Sogn, saa at den kommer ned imod Sønder Omme Kirkeby, og at der bliver en Station ved Sønder Omme gamle Kirke, hvor Egnens Vejknudepunkt er. Det maa jeg i det mindste holde paa, naar en Gang det Spørgsmaal for Alvor kommer frem. Men, som sagt, det ligger efter min Mening i Virkeligheden ikke for nu.

En Bemærkning skal jeg endnu gøre over for det ærede Medlem for Viborg

Amts 3die Valgkreds (Sloth). Jeg sætter i og for sig megen Pris paa, at han har slaaet til Lyd for dette Forslag, men naar han skulde paaregne min Stemme for det, og naar jeg skulde være særlig glad ved det Æble, han her tilbyder os ude i min Egn, skulde han have undladt at søge at tvinge os til med det samme at spise den Pære, som han har hængt paa sit Forslag siden 1894, og som nu er bleven raadden. Han har ikke den fjerneste Anledning til at forlange af mig, at jeg skulde give Forslaget min Stemme, thi jeg har ikke alene i 1894 gjort ham opmærksom paa, at naar han hængte denne Pære paa sit Lovforslag, vilde den komme til at hænge for længe, men jeg stillede endogsaa Forslag allerede i 1894 om, at det skulde gaa ud af den Grund. Det vilde det ærede Medlem ikke være med til, og da jeg tror, at det Æble, vi skulle have, ere vi langt nærmere ved at faa, naar vi fastholde Kommissionsforslagets Linie Langaa—Silkeborg, vil jeg ikke spise Forslaget, om det end ellers i og for sig kan være nok saa godt, naar vi skulle have den Gave, som man hængte frem i 1894, men som jeg altid har været en Modstander af. Det er min væsentligste Grund til at stemme mod det ærede Medlems Forslag. Havde han holdt sig til Kommissionens Forslag, som er et efter min Mening godt Forslag, kunde vi have talt om en Ændring af Linien som den, jeg her har nævnt, og saa kunde jeg godt have stemt for hans Forslag. Men naar det ærede Medlem nu stiller dette Forslag, er det, hvis vi tage hele Fortiden i Betragtning, øjensynligt, at det er slet ikke for at give os Æblet, men for at opfriske denne Pære fra 1894, som nu er ved at blive for gammel, og ligesom jeg ikke vilde være med dertil i 1894, vil jeg heller ikke være med dertil nu.

Endnu skal jeg kun gøre en eneste Bemærkning til det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds. Han begyndte i Gaar sit Foredrag med at sige, at han ved ethvert som helst Jærbaneforslag, der kom frem i Folketinget, vilde fordre, at det var ordentlig undersøgt, og at der forelaa ordentlige Beregninger og ordentlige Planer; saa at vi kunde vide, hvad det drejede sig om. Det samme fremhævede han, den Gang der var Tale om Fjerridslev—Thisted-Banen. Det er altsaa den Hovedfordring, det ærede Medlem stiller, naar man forelægger Jærbaneforslag her i Rigsdagen. (Sloth: Statsbaneforslag!). Ja, det maa jo gælde alle Forslag, enten det er Statsbaner eller private Baner. Naar

vi foreslaa private Baner, maa vort Ansvar i denne Henseende i Virkeligheden være ikke mindre end Statens over for sine Forslag, men, nu vel, vi kunne altsaa holde os til Statsbaneforslag. Jeg vil da gøre opmærksom paa, at det ærede Medlems Forhold og Stilling til Dato synes at være den, at han har foreslaaet 2 Jærnbaner her i Rigsdagen, den ene en Bane fra Rødkærsbro til Silkeborg i 1894, med Hensyn til hvilken der ikke forelaa mere af Planer og Beregninger i Udvalget eller her i Tinget end bag paa min Haand, og den anden en Bane fra Rødkærsbro over Silkeborg og saa den henved en Snes Mil lange Strækning videre til Bramminge, hvor der heller ikke var Skygge af Beregninger eller Planer til Stede, og det var dog begge Statsbaner. Altsaa, det ærede Medlem opfylder ikke selv i sine Forslag de Forlangender, som han stiller over for os andre, at vi skulle have vore Planer og Beregninger færdige til Punkt og Prikke, hvilket ogsaa synes mig at være for meget at forlange.

**Ordføreren (Krabbe):** Naar jeg med ganske faa Ord vil afslutte Forhandlingerne i dette Formiddagsmøde, er det mig en stor Tilfredsstillelse at se tilbage paa den Forhandling, der har været ført i disse to Møder. Jeg er glad ved at kunne konstatere, at der i Tinget er noget, der i en sjælden Grad nærmer sig til fuldstændig Enighed angaaende de Forslag, som ere fremkomne fra Udvalget og fra Udvalgets Flertal. Maa jeg først omtale det, som den højtærede Minister mest interesserer sig for, nemlig *Gedser—Warnemünde-Anlægget*. Der er der i Virkeligheden fuldstændig Enighed mellem os alle; der er kun nogen Forskel i Argumentationens Styrke og Art. De to sidste ærede Talere saa noget roligere paa dette Anlæg end navnlig det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), men saavel de to sidste ærede Talere som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds og vi alle konkludere deri, at dette Anlæg ville vi have. Der er altsaa ikke sær Grund til at opholde mig ved, hvad der er ytring angaaende, hvad Udvalgets Flertal har fremsat i Betænkningen, men en lille Smule maa jeg dog sige, navnlig over for den Ytring af den højtærede Minister, at Udvalgets Flertal skulde have argumenteret mod Anlægget. Det er jo i Virkeligheden slet ikke Tilfældet, det have vi slet ikke gjort. At Udvalgets Flertal skulde have anført det, at der vilde blive Tale om en Udgiftsforøgelse i Anledning af den stærke

Transitbesørgelse, som Argument imod Anlægget, er en Misopfattelse. Det, vi have sagt, er kun anført som en lille Dæmper paa den ganske overdrevne Paakaldelse af alle Arter af Grunde og Følelser for dette Anlæg, og det har der sommetider været Anledning til. Denne Overdrivelse er fremkommen ogsaa ved Anførelse af Hensynet til Sverige og Norge. Heldigvis er det allerede blevet afdæmpet noget, tror jeg, inden vi kom til den mundtlige Forhandling; men i, hvad det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds anførte, var dette Hensyn dog atter noget fremme. Tillad mig da at gøre den ganske jævne Bemærkning, at Svenskerne — hvad der jo er overmaade naturligt — tænkte, om de kunde have Fordel af at sætte en Dampfærge i Gang mellem Trelleborg og Sassnitz. Der blev nedsat en Kommission for at undersøge dette Spørgsmaal, og efter hvad der offentlig foreligger, er denne Kommission kommen til det Resultat, at denne Dampfærgeforbindelse er ganske umulig. Efter at de ere komne til dette Resultat, har man taget under Overvejelse, om de ikke muligvis da kunde have Nytte af at iværksætte en Dampfærgeforbindelse mellem Trelleborg og Warnemünde. Herom er der ogsaa anstillet Undersøgelser, og efter hvad der foreligger Offentligheden — jeg har ikke autentiske Meddelelser, men kun Meddelelser om, hvad der foreligger Offentligheden — er man ligeledes kommen til det Resultat, at en saadan Dampfærgeforbindelse er umulig. Efter at vore gode Nabofolk synes at være komne til det Resultat, have de overvejet fra Malmø, om ikke en Dampfærgeforbindelse kunde være dem tjenlig fra Malmø til Travemünde, og det er man vistnok under Overvejelse af for Øjeblikket. Muligvis bliver den ogsaa realiseret, men hvis den bliver realiseret, er det jo slet ikke nogen Konkurrence med Gedser—Warnemünde-Routen. Malmø—Travemünde-Routen peger jo paa Hamborg, den peger slet ikke paa Berlin. Altsaa de to Konkurrenceforbindelser, der ere anførte saa stærkt som Argumentation for at presse paa, at vi skulde skynde os med Gedser—Warnemünde, blive, efter hvad der foreligger Offentligheden, ikke udførte, de tilhøre kun Diskussionen og ikke andet. Og den 3die, der derefter er bleven anført, er ikke nogen Konkurrencelinie, den er en Linie, der kan arbejdes samtidig med vor. Hver udfører sin Opgave, men det er ikke samme Opgaver. Selvfølgelig er der Grænsetilfælde, men væsentlig er det forskellige Opgaver. Altsaa: Alt, hvad der

er anført af Hensyn til den svenske Transit, hører til den overdrevne Argumentation, og det er egentlig kun den, som Udvalgets Flertal i sine Bemærkninger i Betænkningen har imødegaaet.

Jeg skal saa gaa over til den Linie, som den højtærede Minister, jeg ved ikke om jeg skal sige mindst synes om, men i alle Tilfælde synes ligger mindre nær, Viborg—Herning-Linien. Jeg har ogsaa her den Glæde at kunne sige, at skal det være en Stridslinie, som den højtærede Minister i Forbigaaende kaldte den, saa er det virkelig ikke nogen Braavallekamp, for efter hvad jeg hører her i Tinget, er der jo for det første en varm Interesse for den hos en meget stor Del af Tinget, en saa varm Interesse, som der sjælden er for noget Jærnbaneforslag, og fra den højtærede Minister sely, er der, naar alt kommer til alt, egentlig ikke anført noget som helst derimod, ja, den højtærede Minister har jo i Virkeligheden sagt, at den Bane skal bygges, og det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), der har taget Ordet om de Forslag, der ere stillede af Udvalgets Flertal, har jo endogsaa sagt ikke alene, at den bør bygges, men at den bør bygges som Statsbane. Der er egentlig i hele Debatten kun en eneste, der har udtalt sig derimod, nemlig det ærede Medlem fra Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth). Hvad han har anført derimod, kunde have fristet mig til at fremsætte nogle Bemærkninger, men jeg finder, at det er alt bleven saa veltalende og saa godt imødegaaet af flere Talere, f. Eks. af det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) og den ærede sidste Taler, at jeg tror, jeg bør spare Tingets Tid for videre Udtalelser herom. Kun et Punkt, som falder sammen med, hvad den højtærede Minister har sagt, vil jeg sige en Bemærkning om. Det er det, som det ærede Medlem fra Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) har sagt, at Linien ikke er undersøgt. Den højtærede Minister brugte lignende, om end ikke de samme Udtryk. Men dette, at den ikke er undersøgt, er jo i Virkeligheden ikke den rette Betegnelse for det, der er Tilfældet. Nej, det, der er Tilfældet, er blot det, at Resultaterne af Undersøgelserne ikke ligge paa vort Bord; det er det hele. Det er den hele Forskel, der er mellem Viborg—Herning-Banen og den stærkt begunstigede Holstebro—Give-Bane, at Resultatet af Undersøgelsen for Viborg—Herning-Banen ikke ligger paa vort Bord, og jeg er rigtig glad ved i denne Forbindelse

paa den venskabeligste Maade at kunne anholde en Ytring af den højtærede Minister, der saa fuldstændig giver mig Ret. Han siger jo nemlig, at naar vi bygge paa de Oplysninger, vi nu have, og beregne, at denne Bane koster 2 Mill. Kr., saa er det ikke helt nøjagtigt, den vil koste 2,350,000 Kr. Den højtærede Minister, som har Undersøgelsens Resultater, ved det i Ører, vi, som kun have vore egne Overvejelser og Undersøgelser, vi have det ikke i mindre Summer. Men naar den koster 2,350,000 Kr., og Regeringen meddeler os det, antager jeg, at Udvalget og Folketinget ville tage deres Forholdsregler derefter. Jeg takker for Meddelelsen og Oplysningen derom, ligesom jeg kvitterer for Tilkendegivelsen af, at denne Ting er undersøgt. Jeg skal i Forbindelse med, hvad der er sagt om det noget uforberedte ved denne Bane, dog nævne, at den Gang Løgstør—Hobro-Linien med Sidebane til Viborg blev anlagt, blev det udtalt, ikke af Medlemmer her i Tinget — ja, maaske dog ogsaa af Medlemmer af Tinget — men i hvert Tilfælde fra Ministerbordet, af Ministeren, at han opfattede Spørgsmaalet om Løgstørbanens Forbindelse med Viborg saaledes, at dette i Virkeligheden var et Spørgsmaal om, hvorvidt man over Viborg skulde gaa videre til Herning. Det er at læse i Landstingstidenden for 1886—87, Sp. 1346 og igen Sp. 1373. Det var Forudsætningen fra Regeringens Side, det var i Virkeligheden ogsaa Forudsætningen fra Rigsdagens Side, og med denne Forudsætning for Øje, førte man den til Viborg. Naar vi altsaa nu her adskillige Aar derefter skulde til Udførelsen af denne Linie, udføre vi kun den Forudsætning, som var opstillet af Regeringen og accepteret af Rigsdagen og i Henhold til hvilken Hobro—Løgstørbanen den Gang blev ført til Viborg.

Naar jeg fra denne Viborg—Herningbane gaar over til Vejle—Givebanen, har Udvalgets Flertal jo været mere skaansomt mod dette Foretagende, end den sidste ærede Taler var i sine grundige og veltalende Bemærkninger, Bemærkninger, som fortjene megen Overvejelse, og hvori der er megen Sandhed, men til det ærede Medlem vil jeg fremsætte det, som for øvrigt ogsaa gælder over for andre Betragtninger, at Udvalgets Flertal egentlig har taget det Standpunkt, at det, som Kommissionen angaaende jydsk Jærnbaneforetagender med en lykkelig Haand var kommen til, maatte være et *Resultat* med Hensyn til, hvad der skulde anlægges som

Statsbaner. Vi i Udvalget mente egentlig, at derved skulde vi slaa os til Ro, da vi erkendte, at Kommissionen havde udført sit Arbejde ualmindeligt godt og heldigt, saa at man, selvom der vedvarende kunde være berettigede Problemer ved Siden af dem, som Kommissionen havde givet en Løsning, vilde kunne slaa sig til Ro ved de Resultater, som Kommissionen havde indstillet, og da nu Regeringen havde foretrukket at komme først med Holstebro—Givebanen, vilde vi ej heller i den Henseende være umedgørlige. Kun sige vi: Dette Baneanlæg kan ikke være det eneste. — Med Hensyn til Vejle—Givebanen er der en Enkelthed, som jeg vil tillade mig at gøre en Bemærkning om. Det er den, som nogle ærede Medlemmer af Udvalget have stillet et Ændringsforslag om. De have stillet det Forslag, at Banen skulde gaa Østen om Søby Sø. Udvalgets Flertal har til de forskellige Henstillinger, som fra Befolkningen og fra mere eller mindre sagkyndige ere fremkomne angaaende Banens Linie, stillet sig gennemgaaende neutralt, idet det kun har udtalt en Tilbøjelighed til at mene, at Udgangen fra Holstebro skulde være mod Øst i Stedet for mod Vest, uden dog at sige noget meget bestemt eller bindende. Paa de øvrige Punkter har Udvalget stillet sig ganske neutralt. Naar dette er Tilfældet, og saa ærede Medlemmer af Udvalget, som ønske, at der skal gives Banen en bestemt Retning Østen om Søbysø, stille et Forslag derom, tror jeg, de handle mod den Befolknings Interesser, som de ville komme til Hjælp. Udvalgets Flertal er af den Mening, at vi skulle staa neutralt, og jeg kan som Ordfører for Udvalget, paa dette Punkt for Udvalgets Flertal, ikke andet end tilraade, naar det skal komme til en Afstemning, da at stemme mod det, at Banen skal gaa Østen om Søby Sø, mod det af Mindretallet stillede Forslag. Har jeg nogen grundet Forventning — det vil jo Afstemningen vise — om, at Folketinget vil følge Flertallet, vil det ærede Mindretal have opnaaet, at Regeringen, som ellers vilde staa frit i dette Spørgsmaal i Henhold til Udvalgets neutrale Stilling, ikke mere vil have Lov til at gaa Østen om Søen, dens fornyede Undersøgelser derom vilde være udelukkede. Skulde der være noget rigtigt heri eller rettere — thi jeg betvivler ikke Rigtigheden: Skulde ærede Medlemmer af Mindretallet mene, at det er rigtigt, vil jeg henstille til dem, om de ikke tro, de bør tage deres Ændringsforslag tilbage.

Angaaende den store Bekostning ved Korsør Station, som Udvalgets Flertal har ladet udgaa af sin Indstilling, har den højtærede Minister i sine Bemærkninger her i Tinget anført noget, som jeg ikke kan anse for ganske rigtigt. Den højtærede Minister sagde — om det ikke var de Ord, saa var det i alt Fald den Mening — at Landstinget sluttede sig til Regeringens Forslag angaaende Korsør Station, men det er ikke Tilfældet . . . . (*Indenrigsministeren* [Bramsen]: Nej, det sagde jeg ikke, jeg sagde, at de vare blevne enige) . . . . „blevne enige“, ja, det kan jeg dog egentlig ikke sige, for man maa dog huske paa, at Landstinget sluttede sin Behandling af denne Sag med en Udvalgs-Beretning, som blev afgiven den 28de Marts i Fjor, og deri siger Udvalget, at med Hensyn til Anlægene i og ved Korsør hersker der Tvivl i Udvalget om Rigtigheden af de fremsatte Forslag. Vel erkendes det nødvendigt, at et tredje Færgeleje tilvejebringes, men Udvalget mener, at det næppe bør lægges paa den foreslaaede Plads, og ved Stationsordningen siges det, at den formentlig kan skaffes paa heldigere Maade end i Lovforslaget fremsat. Efter flere Bemærkninger, som udtrykker Tvivl om Rigtigheden af Forslaget, staaar der, at Udvalgets Opmærksomhed er bleven henvendt dels paa Ønskeligheden af en bedre Ordning af Vejforholdene om Jærnbaneterrainet, dels paa Vigtigheden af en Forbedring af Indsejlingsforholdene ved Korsør Havn, og Udvalget mener, at de skulle tages under Overvejelse samtidig med Spørgsmaalet om Færgelejernes Udvidelse. Udvalget slutter sin Beretning om denne Sag med, at Opmærksomheden bør være henvendt paa den senere videregaaende Ordning af Forholdene i forskellige Retninger foruden de egentlige Jærnbaneforhold. Altsaa efter nogle bestemte Indvendinger mod Regeringens Forslag slutter Beretningen med et meget omfattende, almindeligt Forbehold. Det er det sidste, vi kende fra Landstinget. Saa kommer herefter i Aar den højtærede Minister med et Forslag, som Udvalgets Flertal i sit maadeholdne Sprog har kaldt „noget forandret“, det maa siges at være i ethvert Tilfælde *noget* forandret. Dette er det, som man i Landstinget skulde finde sig tilfreds med. Det foreligger dér ikke noget om. Jeg tror, at Udvalget, saaledes som Sagerne have ligget for, har gjort Ret ogsaa i dette Punkt, nemlig deri, at det for Øjeblikket har ladet udgaa den til Stationsforandringen i Korsør anslaaede Sum.

Jeg vil til sidst gøre en lille Bemærkning angaaende Spørgsmaalet om Foreningen af samtlige Forslag. Derom har jo allerede flere Talere sagt, at det er ganske sædvanligt, og det er blevet sagt baade af Talere, som ere enige med Udvalgets Flertal, og af Talere, der ikke ere det, saasom det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich), og den højtærede Minister har jo egentlig selv i fuld Maade principielt givet sin Tilslutning dertil, idet han har sagt, at Vejle—Give-Forslaget kan sammenknyttes dermed, men Viborg—Herning-Forslaget, mener han, blot ikke kan det. Det er nu en Særmening, som vi ville lade den højtærede Minister beholde, saa længe han ønsker det; jeg haaber ikke, han ønsker at beholde den ret længe. Det er en ganske sædvanlig Fremgangsmaade, og jeg siger, at naar man overhovedet bruger den, er den i dette Forhold dobbelt naturlig, thi Sammenknytningen her tilvejebringer her en Symmetri, en Sammenhæng, en Tankegang, som ikke fandtes tidligere. Den tilvejebringer nemlig Fremme af en Forbindelse paa England, Fremme af en Forbindelse paa Tyskland og Fremme af en indre Forbindelse. Tidligere har man gjort denne Sammenknytning ganske anderledes vilkaarlig, uden at der var nogen saadan Forbindelse. Jeg erindrer saaledes om, at i 1873 ved Lov Nr. 45 knyttede man Ribe-Bramminge-Banen sammen med Limfjordsbroen. Hvad Forbindelse var der mellem dem? Ved at anvende Sammenknytningen her ikke alene bliver man i et ganske sædvanlig brugt Spor, men man har i selve Forslagenes Beskaffenhed en højst naturlig Anledning dertil. Den højtærede Minister sagde nu, at han for sit Vedkommende vilde foretrække, at Forslagene toges hver for sig, saa kunde man jo tage deraf, hvad man vilde. Ja, det er ganske rigtigt, saa kan man tage deraf, hvad man vil. Men saa kunde det lettelig ske, at medens den højtærede Minister fik, hvad han vilde, fik dette Ting slet ikke, hvad det vilde, og det er ikke saa fuldstændig tilfredsstillende. Den Grund synes mig derfor egentlig ikke at være fyldestgørende. Og naar den højtærede Minister advarer os ved at sige, at vi ikke skulde sende Forslaget ind til mindre gode Venner, til Landstinget, saa siger jeg, at den højtærede Minister vurderer ikke det gensidige Forhold ret; thi vi tro ikke, at vi sende det ind til mindre gode Venner. Ganske vist er man kun sikker paa sine egne Følelser, men vi vide, at Landstinget eller Bestanddele af Lands-

tinget, der ere karakterbestemmende for Tinget, har dette Tings og dette Udvalgs Flertal til sine Venner, og hvis der maatte være nogen Gensidighed, vilde vi tro, at vi ogsaa i Landstinget fandt nogen Venlighed for vore Anskuelser.

Naar jeg saaledes har nævnt de enkelte Baner og Spørgsmaalet om Foreningen af dem, saa vil jeg til sidst nævne det forholdsvis lille Punkt om de lokale Tilskud, Amtstilskud til de jydskke Baner. Der er jeg meget tilfreds med de Udtalelser, der kom fra den højtærede Minister, thi de ere jo saadanne, at jeg maa antage, at Forslaget paa dette Punkt ikke vil møde nogen Modstand hos ham. Det er jo, som det er bleven nævnt fra ærede Talere her, saaledes, at Banestykket Herning—Skern afgiver saa aldeles bestemt Mønstret for de Egne, her er Tale om, Tilskuddet ved Herning—Skern-Banen afgiver derfor ogsaa Mønstret for det Tilskud, der skal gives ved disse midtjydske Baner. 25,000 Kr. vil uden Tvivl være det rette.

Jeg har selvfølgelig talt som Ordfører for Udvalget eller for dettes Flertal; men jeg tør dog maaske slutte disse Ordførerbemærkninger med et Par personlige Ord, de ere dog berettigede derved, at de have Tilknytning til et Bilag til Udvalgets Betænkning, nemlig angaaende Forbindelsen mellem Jylland og Øerne, som ogsaa er omtalt af ærede Medlemmer. De ærede Medlemmer, som have læst ogsaa Bilagene til Udvalgets Betænkning, ville se, at vi have givet Regeringen Anledning til at overveje det Problem, om en Dampfærgeforbindelse ikke hensigtsmæssigt og for overkommelige Midler kunde tilvejebringes mellem Jylland og Sjælland, og vi have der spurgt Regeringen om tre Anlæg: Et Dampfærgeanlæg fra Aarhus til Kallundborg, et fra Aarhus til Refsnæs eller Rødsnæs, som Generalstaben og Befolkningen kalder det — og et fra Refsnæs til Samsø med en Bane over Samsø, og derefter fra Nordvestspidsen af Samsø over til Aarhus. Regeringen har naturligvis ikke kunnet give aldeles nøjagtige Summer; men jeg skal dog henlede Opmærksomheden paa de Summer, som Ministeriet med det fornødne Forbehold har opgivet os. De ere i Virkeligheden værd at tage i Øjesyn. Saaledes som det efter kalkulatorisk Beregning kan opgøres, vil et Dampfærgeanlæg: Aarhus—Kallundborg koste omtrent 7½ Million Kr. En Jærnbane ud ad Refsnæs og Dampfærge Refsnæs—Aarhus vil koste omtrent 8½ Million Kr., og en Jærnbane ud ad Refsnæs, Dampfærgelejer paa Refsnæs, 2 Damp-

færgelejer paa Samsø samt Dampfærge over til Aarhus vil koste omtrent 10½ Million. Disse Tal ere vel meget store, men de ere ikke æventyrlige, og jeg anbefaler dem til ærede Medlemmers Omtanke. Det er et Fremtidsspørgsmaal, det er ikke noget, der er umiddelbart forestaaende, men det har alligevel sin Alvor og praktiske Betydning. Dog, ogsaa, hvad Nutiden angaar, fortjener denne Route, at man alvorlig henleder Regeringens Opmærksomhed paa den. Man maa sige, at Forbindelsen Aarhus—Kalundborg, bliver vanrøgtet. Rigsdagen har ikke noget direkte med Det forenede Dampskibsselskab at gøre; det er Indenrigsministeren, der er Statens Kontrahent med Selskabet. Vi maa derfor rette vore Bemærkninger til Ministeriet. Jeg tillader mig derfor at udtale den beklagelige Mening, at Ministeriet ikke har plejet Statens Interesser over for Det forenede Dampskibsselskab, som man var berettiget til at vente. Nu for Tiden gaar der i denne Route, som er subventioneret med henimod 50,000 Kr. om Aaret, Udsættelse af Dampskibe, og gennem lange Aarrækker behandlet med maadelige Skibe, er Routen, da disse Forbindelser hvert Øjeblik glippe paa den ene eller den anden Side, og fordi Skibene for Persontrafikken ere saa maadelige, at den bliver ubehagelig at benytte, kommet i et saadant Vanry, at den vil være vanskelig at oparbejde, men den bør alligevel oparbejdes, og det bør ske i Nutiden, ikke opsættes til en Fremtid. Jeg siger da her, at hvis Ministeren ikke har begaaet nogen Forsømmelse, hvilket jeg ikke tror, han har, og haaber, han ikke har, maa Skaden være den, at Kontrakten mellem Ministeriet og Det forenede Dampskibsselskab er daarlig; at Ministeriet ikke gennem Kontrakten har det Middel, som det burde have, til at sikre Staten og det trafikerende Publikums Interesser paa denne Route, og da henstiller jeg, om det rette ikke skulde være, at Ministeriet opsiges den Kontrakt, for efter Forhandling at tilvejebringe en ny Kontrakt med Det forenede Dampskibsselskab, hvorigennem Publikums og Statens Interesser varetages, navnlig ved Tilvejebringelsen af gode Skibe, som kunne sørge for at Tiderne passés, og at baade Varer og Personer paa passende

Maade føres igennem. Med denne Henstilling slutter jeg mine Bemærkninger.

**Formanden:** Der er endnu 6 Medlemmer, der have ønsket Ordet. Jeg skal derfor nu udsætte Mødet til Kl. 8 i Aften.

Mødet udsattes Kl. 5. 5'.

Mødet genoptoges Kl. 8.

**Indenrigsministeren (Bramsen):** De i Formiddagsmødet faldne Udtalelser give mig, som ærede Medlemmer ville kunne tænke, Anledning til nogle Bemærkninger, som dog næppe ville blive af overordentlig stor Udstrækning. Mange af de faldne Udtalelser ere faldne temmelig ens fra de forskellige Medlemmer. Jeg vil derfor anmode om, at de, som faar deres Udtalelser besvarede direkte, tillige ville anse Svarene som adresserede til de øvrige Medlemmer, der have udtalt mere eller mindre nøjagtig det samme. Jeg vil begynde med det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen). Han udtalte, at Forslagene fra Regeringens Side ikke ere noget Udtryk for Velvilje mod Jylland. Det synes jeg er haarde Ord, thi naar vi have foreslaet en Station i Esbjerg, en Godsbanegaard i Aarhus og en Bane fra Holstebro til Vejle, forekommer det mig dog, da der ikke er foreslaet noget som helst for Fyn f. Eks. og for Sjælland kun det gamle Korsørforslag, at man ikke med Rette kan sige, at Regeringsforslagene røbe Uvilje over for Jylland. (A. Nielsen: Det beror paa en Misforstaaelse!) Vel. Saaledes noterede jeg mig det, men saa meget desto bedre, hvis det er en Misforstaaelse. Ellers skulde altsaa Velvilje mod Jylland fra Regeringens Side kun kunde være vist

ved, at Regeringen foreslog en Bane fra Viborg til Herning. Men selv om jeg søger at gaa saa meget ind i de Herrers Tankegang, der have forelsket sig i denne Bane, kan det dog ikke være det eneste, som Regeringen kan fremsætte Forslag om. Jeg har den Overbevisning, at hvis man havde indskrænket sig til at fremsætte Forslag om en Jærnbane fra Viborg til Herning, vilde man have rettet den Bebrejdelse mod Regeringen, at den havde ikke taget tilstrækkelig Hensyn til Jylland.

Hvad nu de Grunde angaar, som Regeringen har haft til at fremsætte Forslag om en Bane fra Holstebro til Vejle, er der fra de forskellige Sider fremkommen Udtalelser, som næsten tyde Forundring over dette Forslag. Om Regeringens Grunde skal jeg for det første oplyse, at det er et gammelt Folketingskrav, der har været oppe mange Gange. Der er stillet private Forslag om denne Bane, men dernæst har ogsaa Regeringen ønsket denne Bane. Den var opstillet i Fjor paa den Oversigt, som blev leveret det her arbejdende Jærnbaneudvalg paa Opfordring fra Udvalget til Regeringen om at fremstille en samlet Oversigt over, hvad man ønskede at bringe til Udførelse i en længere Række af Aar. Der var denne Bane opført, og det var længer Tid, inden den jyske Jærnbane-kommission havde afsluttet sine Arbejder, saa man kendte ikke det Resultat, Kommissionen vilde komme til. Dernæst findes den jo som den eneste Bane, om hvilken der var fuldstændig Enighed inden for den jyske Kommission, opført under Ciffer 1 i dens Betænkning. Der er ingen af de Foranstaltninger, Kommissionen har foreslaaet, der har været Enstemmighed om undtagen netop denne Bane. Dernæst ønsker jeg at give den Oplysning, at Kommissionsbetænkningen blev i Oktober Maaned sendt til Statsbanerne til Betænkning, og i denne Betænkning foreslaas Banen fra Holstebro til Vejle, som det Anlæg, der i Henhold til Jærnbane-kommissionens Betænkning, som man tiltræder, først burde bringes til Udførelse. Jeg tænker, at det ærede Medlem og andre, der dele hans Anskuelse i saa Henseende ville erkende, at det dog er en Omstændighed, som maa have nogen Betydning for Regeringen, naar Statsbanedriften, foruden alle de andre Tilskyndelser, som forud forelaa, foreslaar denne Bane som den, der først skal bringes til Udførelse.

Nu kan man spørge: Hvorfor har der været saa stor Enighed om denne Bane, baade hos Tinget, Regeringen, Statsbane-

driften og Kommissionen? Det forekommer mig ikke vanskeligt at angive. Denne Bane sætter i Virkeligheden meget store Egne i Jylland, som nu er ganske uden Jærnbane, i udmærket, fortrinlig Forbindelse med Jyllands Østkyst og derved ogsaa med den øvrige Del af Landet. Hvis man nu vil rejse fra Holstebro til Fredericia, kan man vælge to Veje, den ene gaar over Lunderskov og den anden over den østlige Linie. Over Lunderskov har man 220 Kilometer til Fredericia, over Østbanen 270 Kilometer, men fra Holstebro over Vejle til Fredericia vil Vejen kun blive 138 Kilometer, der spares altsaa her henholdsvis 132 og 82 Kilometer. Det er en Omstændighed som sikkert vilde blive fremhævet med største Styrke, naar det drejede sig om Anlæg, som de paagældende Talere særlig interesserede sig for. Jeg har ikke noget Anlæg, jeg særlig interesserer mig for, jeg vilde gerne vælge det Anlæg; som var det bedste for os alle, og derfor gaar det mig lidt nær, gør det mig lidt ondt, naar det udtales, at man burde hellere vælge noget andet. I hvert Fald har jeg her anført en Række Grunde, som jeg tror, at man vil respektere.

Der blev ironiseret lidt over, at jeg har været i Stand til at opgive, at denne Bane fra Viborg til Herning vilde komme til at koste 350,000 Kr. mere end det Beløb som Udvalget — skønmæssig, antager jeg — har sat som Omkostninger til denne Bane. Jeg skal oplyse, at det virkelig ikke er rigtigt, at sætte det i Forbindelse med en Paastand om, at der skulde foreligge et udarbejdet Projekt. Jeg vilde under ingen Omstændigheder have udtalt, at der ikke forelaa noget saadant, hvis der virkelig forelaa noget saadant. Men Sagen forholder sig saaledes, at de Undersøgelser, som de Herrer gør mig bekendt med har fundet Sted i Viborg-Herning Eggen, maa være anstillede i Anledning af Ministeriets Skrivelse til Generaldirektoratet om at erklære sig om den jyske Kommissions Betænkning. Ministeriet sendte nemlig Betænkningen til Generaldirektoratet og ønskede dets Udtalelse om Kommissionens Forslag. Derefter er der vel foretaget nogle Undersøgelser, hvad der rimeligvis har været nødvendigt, og saa har Statsbanerne i sin Tid i den paagældende Erklæring angivet følgende Tal rent „skønmæssigt“, som de skrive, for Linien Viborg—Herning: „Længde 49 Kilometer, Skinnevægt 45 Pund, Ekspropriation anslaaet til 250,000 Kr., Anlæg 2,020,000 Kr., Driftsmateriel 320,000 Kr., i alt 2,590,000

Kr.“ Statsbanerne have saa i Gaar i nogle Linier, som ere sendte her til Rigsdagen gjort opmærksom paa, at Udgiften til Viborg—Herning-Banen „vil paa Grund af Skinneprisernes Stigning og med samme Beregning af Enhedsprisen som ved Give—Holstebro-Banen blive 2,350,000 Kr. og ikke ca. 2 Mill. Det bliver derefter en samlet Udgift af 6,350,000 Kr. i Stedet for 6 Mill.“ Jeg haaber derefter de Herrer, som ikke ganske med Urette have undret sig over, at jeg har kunnet give denne Oplysning om Omkostningerne ville finde det fuldstændig forklarligt.

Nu vilde jeg gerne om denne Bane, som der er hørt saa mange anbefalende og rosende Ord om i Dag, udtale, at jeg ikke kan erkende, at en Bane fra Viborg til Herning kan gælde som egentlig Led i Banenettet til Esbjerg. Der er for det nordvestlige Jylland anden og bedre Vej, og for det nordøstlige Jylland ere Forholdene ret ugunstige, naar man skal til at bruge Banen fra Viborg til Herning. Man skulde altsaa for at tage det nærmestliggende gaa fra Aalborg til Svenstrup, Nibe, Aars og atter derfra til Aalestrup og Viborg saa til Herning og videre ned til Esbjerg, d. v. s., at man skulde køre først paa en Privatbane, saa paa et Stykke Statsbane, saa atter paa en Privatbane og saa paa Statsbane igen, for de private Baners Vedkommende paa letbyggede Baner. Det er i og for sig ikke nogen heldig Ordning for Driften. Men dertil kommer, hvad Prisen angaar, at skønt der er disse 60 Kilometer mindre Længde ad den Vej til Esbjerg, vil det for Fragtens Vedkommende ikke faa stor Betydning. Vi vide alle, hvor stærkt faldende Tarifferne ere for de lange Afstande. Jeg er ganske sikker paa, at den Prisnedgang, som kunde paaregnes er ganske illusorisk, selv om vi ikke tage Hensyn til, at Privatbanerne have noget højere Takter. Det er saaledes, at det for den sidste Del af Routen ikke gør nogen Forskel, saaledes som vore Jærnbantakster ere. Hvad Tiden angaar, tror jeg ganske sikkert, at det ikke vil lykkes at opnaa nogen Besparelse trods de 60 Kilometer mindre, thi den Drift, der overhovedet kan udføres paa disse Baner, er paa Grund af de af mig skildrede Forhold paa en naturlig Maade ret begrænset. Den intensive Drift, der maatte fordres, samtidig med at man holdt Hovedrouterne i Gang ligesom nu, hvad der er nødvendigt, vilde ikke kunne gennemføres uden meget store Bekostninger. Min Mening, som ogsaa tidligere Indenrigsministres Mening er, at Vest paa

vilde Trafiken gaa over Struer som hidtil og Øst paa over Langaa ad den gamle slagne Landevej. Det tror jeg nok skal vise sig rigtigt. Jeg siger dette, fordi det ikke er værd at vugge sig i Illusioner om en enorm Eksportdrift paa Viborg—Herning-Banen. Det vil nok vise sig, at det nogenlunde bliver ved det gamle. Man siger nok, at Retningen for denne Bane peger mod Esbjerg. Det er ubestrideligt, at saa snart man fra Nord peger mod Sydvest, peger man mod Esbjerg, men naar Trafiken vedbliver at gaa ad de gamle Veje, har det mindre at sige, at denne Bane ude paa Heden peger mod Esbjerg. Det skulde da være, at man gav sig til at købe Aars—Nibe—Svenstrup-Banen og omlagde den som Statsbane, saa kunde der maaske blive Tale om noget i den Retning. Men som Forholdene nu ere, vil der hverken i Tid eller Penge være nogen særlig Fordel ved at gaa den Vej.

Derfor mener jeg ikke, at Viborg—Herning-Banen ikke bør anlægges, og det har jeg heller aldrig udtalt. Jeg mener blot, at Fordelene derved kun ville blive smaa, og kan ikke billige, at man vil paa-vinge Regeringen og Landstinget dem paa den her foreslaaede Maade. Jeg kan og vil ikke direkte udtale mig om denne Bane, naar jeg staar paa det Standpunkt, som jeg staar paa i denne Sag: at jeg støtter mig til de sagkyndiges, til Kommissionens og til Statsbanernes Styrelses Mening om disse Forhold. Men som paa-trængende nødvendig skildres den ikke. Selv om den i Øjeblikket trænger sig temmelig stærkt paa, er den alligevel ikke fra nogen Side skildret som en Foranstaltning af paa-trængende Nødvendighed.

Det ærede Medlem udtalte saa, at der ogsaa vilde være kommet Deputationer til Ministeren angaaende denne Banes Retning, selv om der havde foreligget et Forslag, hvori Banens Retning havde været angivet. Det er meget muligt, at de kunde komme, men det var heller ikke saa stor en Ulempe. Det vilde være en større Ulempe, hvis der ikke kommer nogen Bane. Det gør jo ikke noget, om alle disse brillante og udmærkede Mennesker komme herover for at tale om, hvad der ligger dem paa Hjerter, men kedeligt er det, at man saa ikke er i Stand til at give disse Folk noget Svar, fordi der ikke foreligger noget om Retningen. Naar der virkelig skal bygges en saadan Bane nu eller senere, vil den, der til den Tid er Indenrigsminister, ikke slippe for denne Skærsild. Disse Deputationer ville lige saa godt komme

igen for at faa Retningen forandret, men saa kan vedkommende Minister dog svare dem. Han ved saa, hvilket Grundlag de staa paa, og hvilket han selv staa paa. Nu ved han intet som helst.

Naar det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (C. Ravn) gjorde gældende, at jeg er begyndt fra den gale Ende, kan jeg henvise til, hvad jeg nylig sagde med Hensyn til de Grunde, som have været ledende for Regeringen ved at forelægge denne ny og store Bane. Men jeg vil tillige sige, et hvis det havde været den almindelige Mening — det var det ikke i Jærnbankommissionen — at den Bane, det ærede Medlem tog Ordet for, var saa meget bedre end den, Regeringen tog Ordet for, kunde man straks have rettet en Anmodning til Regeringen om at tage under Overvejelse at foreslaa en Bane fra Viborg til Herning, i Stedet for den Bane, Holstebro—Vejle, som man har foreslaaet. Men det siger det ærede Medlem ikke, han siger, at jeg er begyndt ved den gale Ende. Men han holder ogsaa lidt af den gale Ende, og han og Udvalget ville gerne beholde den med, man vil have en Bane til foruden den, der blev bebudet. Sagen er, at Jyderne ere gode Handelsfolk. Jeg tror i Virkeligheden, at de ere meget dygtigere end vi, der bo paa Øerne, men efterhaanden kunne vi maaske ogsaa tilegne os lidt af den Færdighed ved nærmere Bekendtskab.

Det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) vilde have det hele løst samtidig. Men hvad er det hele? Der har ogsaa været Deputationer — kan jeg fortælle de Herrer — for at faa ganske andre Baner end de her foreslaaede. Vi have hørt [det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme)] sige, at dette var ikke noget, der skulde mange, mange flere Baner i Jylland end de, Kommissionen har foreslaaet. Det ærede Medlem er den største Banemand, jeg nogen Sinde har hørt, naar blot han ikke bliver sin egen Banes Banemand. Jeg mener, at alene det at forelægge alle Kommissionens Forslag, vilde være uforvarsomt. Jeg tror ikke, at der er noget Menneske, der har tænkt, at det kunde falde Regeringen ind at forelægge et Forslag, som [omfattede] alt, hvad Kommissionen har foreslaaet paa en Gang. Det har Kommissionen i alt Fald ikke tænkt sig. I det hele taget har jeg hidtil gaaet i den Mening, at det var en rigtig stor og smuk Bane, der her blev foreslaaet. Den er i alt Fald meget dyr, og jeg har maattet høre ikke saa lidt ondt, fordi jeg fore-

slog denne Bane til Jyderne. Naar Jyderne nu sige, at det er alt for lidt, og at de ikke bryde sig om den, saa vil man maaske forstaa, at det for mig er en lille Skuffelse. Men jeg tror heller ikke, at det har været saadan ment, jeg har ikke hørt nogen foreslaa at forkaste denne Bane.

Det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgkreds (L. Rasmussen) var meget haard imod Forslaget. Hvis det ærede Medlem havde siddet i den jyske Jærnbankommission, var der ikke blevet Enighed, for han var i Virkeligheden uenig med Kommissionen i alle de store Forslag. Det var alene Viborg—Herning-Banen, der fandt Naade for det ærede Medlems Øjne. Silkeborg—Bramminge-Banen med Tilbehør fordømte det ærede Medlem, Holstebro—Give-Banen var ikke nogen god Bane. Det var umuligt at bygge Give—Vejle-Banen om, og Vejle Banegaard var noget ganske forskrækkeligt efter det foreliggende Forslag. Hvis jeg havde kendt Stemningen og Tankegangen i Jylland, vilde jeg have vidst — mener det ærede Medlem — at man var imod Holstebro-Banen, og saa kunde jeg have valgt et andet for Jyderne mere tilfredsstillende Forslag, i alt Fald kunde jeg vanskeligt have valgt noget for Jyderne mindre tilfredsstillende end det, der er blevet foreslaaet. Det forekommer mig dog noget mærkeligt. Den i Efteraaret nedsatte Kommission var sammensat af 17 forskellige Herrer: Stiftamtmand Skrike af Viborg, Amtmand Nutzhorn for Vejle Amtsraad, Kammerherre Krag-Juul-Vind-Friis for Skanderborg Amtsraad, Amtsraadsmedlem Paulin af Ribe Amt i Stedet for Stiftamtmand Ahnfeldt, Proprietær Hartz for Viborg Amtsraad, Amtmand Feddersen for Ringkøbing, Hofjægmester Bech og Folketingsmand N. Jensen, valgte af Foreningen for de jyske Landboforeninger, Etatsraad Bruun, valgt af det danske Hedeselskab, Konsul Kaalund for de jyske Handelsforeninger, Folketingsmand Th. Nielsen, af Vejle Byraad, Sagfører Hansen af Kolding Byraad, Redaktør Kjelst af Varde Byraad, Grosserer Pagh af Esbjerg Kommunalbestyrelse, Sagfører Hammer, valgt af Silkeborg Kommunalbestyrelse, og endelig Kommitteret Ernst og Trafikinspektør Højer for de danske Statsbaner. Naar man ser denne Liste over Kommissionens Medlemmer og tager i Betragtning, at den Bane, som er foreslaaet af Regeringen, er den, som disse 17 Herrer enstemmig have indstillet til Vedtagelse, tror jeg, at det ærede Medlem vil give mig Ret i, at jeg ikke har haft

nogen Grund til at tro, at Følelserne og Stemningen i Jylland vare imod den her foreslaaede Bane. Det ærede Medlem synes næsten at finde det ubehageligt, at Limfjordsbyerne skulle komme i direkte Forbindelse med Øerne, at de nordlige Byer i Jylland overhovedet skulle komme i nær Forbindelse med de danske Øer. Det er en Tanke, som er mig ganske uforståelig. Jeg kan heller ikke fatte, at man derfor kan kalde det et kjøbenhavnsk Forslag. Jeg synes, det ærede Medlem skulde se lidt friere og større paa disse Ting. Vi tilhøre dog først og fremmest det samme Folk allesammen.

Det ærede Medlem sagde, at jeg havde begyndt Sammenkoblingen ved at knytte Holstebro—Give Banen til andre Baneanlæg, særlig til Gedser—Warnemünde Færganlægget. Det er dog ganske urigtigt. Det er Tinget, der har begyndt at kæde dem sammen. Man har forlangt i Udvalget, at Ministeren skulde foreslaa en jydsk Bane — det har man skrevet til os — inden man tog fat paa Gedser—Warnemündesagen. Det er Udvalget, der har begyndt at kæde de jyske og sjællandske Baneanlæg sammen. Fra Regeringens Side er Forslaget om Holstebro—Vejle Banen fremsat ganske uafhængigt og paa samme Maade som de øvrige Forslag. Jeg tror ikke, man i den Henseende kan bebrejde mig noget, og jeg har heller ikke i Sinde at bebrejde nogen anden noget. Men det er det faktiske Forhold.

Der er fra de to ærede Medlemmer for Aarhus By (Høegh-Guldberg og H. Jensen) talt om Aarhus Godsbanegaardsforhold ved denne Lejlighed, og det er jo muligt, at Tingene kunne blive enige om paa en eller anden Maade at fiksere Bidraget for Aarhus. Det er i Virkeligheden et ganske ejendommeligt Forhold, som finder Sted derovre. Det Terrain, der skal bruges, bestaar dels af værdifuld og dels meget lidet værdifuld Jord. Nu er det i Lovforslaget foreslaaet, at Aarhus Kommune skulde deltage i Ekspropriationsudgiften med Halvdelen. Det er imidlertid usikkert, hvor stort Beløbet vil blive, og jeg forstaa derfor godt, at Aarhus i den Henseende i alt Fald kunde ønske at faa Udgiften nogenlunde fikseret. Men det har ikke været muligt for mig at opstille noget Forslag i saa Henseende. Skulde det ærede Udvalg kunne finde en Udvej, kan jeg kun sige, at jeg antager sikkert, at jeg vilde kunne slutte mig til Forslag, som maatte blive stillet fra den Side, særlig naar der var Enstemmighed om det. Hvad Taksations-

loven af 1845, set i Forhold til Ekspropriationsloven af 1861, angaar, er det jo en gammel Klage, at Folk ikke ere tilfredse med Resultatet i Henhold til Loven af 1845. Men lige saa sikkert er det, at det offentlige altid har følt sig utilfreds med de Forhold, der ere fremkomne i Henhold til Taksationsloven af 1861. Nu er det saaledes, at siden 1886 er altid Ekspropriation for Statsbaneanlæg foretaget i Henhold til Taksationsloven af 1845. Jeg tør ikke love, at jeg vil støtte et Forslag om ved denne Lejlighed og særlig for Aarhus Vedkommende at gaa ind paa en Undtagelse og sætte den senere Ekspropriationslov i Stedet for Loven af 1845. Men jeg vil ogsaa gøre opmærksom paa, at hvis det lykkes at fiksere Aarhus Bys Bidrag, og fikserer det enten helt eller delvis, vil dette Spørgsmaal slet ikke faa nogen Betydning eller i alt Fald meget ringe Betydning, og dermed antager jeg, at de Herrer ville være tilfredsstillede.

Jeg vender mig derefter til den ærede Ordfører. Han betonedes stærkt i Dag, at Tinget agtede at fremme Forslaget om Gedser—Warnemünderouten, og jeg tør derfor haabe, at han vil være behjælpelig, saa vidt det staar i hans Magt, med at fjerne de af mig angivne Anstødsstene, forsaavidt det virkelig viser sig at være alvorlig ment at fremme det. Jeg for mit Vedkommende har ikke udtalt mig om den svenske Konkurrence, og det har den ærede Ordfører heller ikke sagt, at jeg har gjort, jeg tror tværtimod, at han har lagt Mærke dertil. Men jeg skal ikke nægte, at det vil gøre mig ondt, naar jeg skulde se kjøbenhavnske Vareforsendelser gaa over Sverige til Tyskland, og samtidig se de bragte Ofre for Routen Gedser—Warnemünde med Aarenes Løb i alt væsentligt gaa tabt. Jeg tror i øvrigt ogsaa, det vilde gøre den ærede Ordfører ondt at se derpaa. Det tror jeg bestemt. Derfor har jeg ogsaa forstaaet hans Opfattelse og hans Udtalelse om dette Anlæg saaledes, at han ønsker, at det maa blive bragt til en lykkelig Afslutning. Hvad den ærede Ordførers Udtalelse om Landstingets Stilling til Korsør Banegaard angaar, maa jeg sige, at den jo var ganske rigtig, i Henhold til det, som den ærede Ordfører læste op af Landstingsudvalgets Betænkning fra i Fjor, hvoraf det fremgik, at der i Virkeligheden ikke var Enighed paa et enkelt Punkt, og at der var visse Tvivl paa andre. Naar jeg alligevel har udtalt mig, som jeg udtalte mig i Gaar, ligger det i, at der er sket noget, som den ærede Ordfører ikke kan vide, nemlig, at man har arbejdet

mellem Samlingerne, hvad der ikke er Skik og Brug, at Udvalgene gøre. Det skal jeg ikke komme nærmere ind paa, men kun støtte mig paa en Udtalelse, som faldt i det andet Ting for et Par Dage siden i den Anledning, da man netop rettede en Behøjeelse til mig, fordi jeg ikke havde fremsat Forslaget om Korsør Banegaard i det andet Ting. Af denne Udtalelse fremgik det, at man var kommen en Del videre i denne Sag, end den ærede Ordfører mente, og end den ærede Ordfører havde Grund til at mene. Ordføreren i det andet Ting udtalte sig saaledes: „Jeg ønsker kun at minde om, at vi med stor Omhu havde behandlet disse Forslag i Fjor. Den ærede Minister vil vistnok ogsaa erkende, at det ikke kan siges om os, som det er blevet sagt, at vi vare Skyld i, at der ikke kom noget ud af Sagens Behandling. Det forholder sig i Virkeligheden saaledes, at det Arbejde, Udvalget gjorde, førte til en lykkelig Ændring af den Plan, som den Gang var fremme, og saa vidt jeg har kunnet følge Sagen, kom navnlig Korsør-Sagen, grundet paa Landstingets Arbejde, frem i en Skikkelse, som var heldigere end den, hvori den forelaa i Fjor. Det er derfor jeg, som sagt, med en vis Længsel ser efter, hvorledes disse Sager komme frem, fordi vi i Fjor gjorde et vigtigt Skridt for at faa dem til at glide videre, og ligesom jeg har fremhævet dette for Korsørsagens Vedkommende, benytter jeg Lejligheden til at sige. . . Resten af denne Udtalelse hører ikke herunder. Deraf vil altsaa fremgaa Forklaringen af den Udtalelse, jeg fremkom med i Gaar, og jeg tør sige, at jeg tror ikke, at den Plan, som Regeringen har lagt til Grund for Forslaget om Korsør Banegaard, vil møde nogen Modstand i det andet Ting, navnlig efter at Ordføreren har udtalt sig paa den Maade, at Forandringen i Forslaget, som er foretagen i Overensstemmelse med, hvad Landstingsudvalget ønsker at faa realiseret, maa anses for glædelig.

Hvad den ærede Ordførers Udtalelser om Harmonien i det af Flertallet stillede Forslag angaar, kan jeg jo delvis henholde mig til, hvad jeg i den Retning allerede har udtalt. Jeg kan ikke se, at der er bragt nogen større Harmoni ind i det samlede Forslag, end der var i de enkelte Forslag, som vare fremsatte fra Regeringens Side. Jeg kan ikke se paa Viborg—Herning Banen som nogen egentlig Trafikbane, den forekommer mig nærmest at være en Opdyrkningsbane, som det vil koste en hel

Del Penge at holde gaaende, og den vil i alt Fald blive urentabel, men det vil for den Sags Skyld ogsaa Holstebro Banen blive, i alt Fald ere Statsbanerne af den Anskuelse, at ingen af de af den jydsk Jærnbanekommission foreslaaede Baner kunne tænkes at ville give noget Overskud. At Forslaget om denne Bane, som fremsættes uden noget Grundlag, uden noget Projekt, kun faar to Behandlinger, uagtet det er foreskrevet, at alle Lovforslag skulde underkastes tre Behandlinger, er et Faktum, som jeg tror, den ærede Ordfører ikke vil gøre noget Forsøg paa at bestride. Naar den ærede Ordfører udtalte, at det var en Særmening hos mig, at kun Holstebro—Vejle Banen kunde knyttes til de andre Baner, men at Viborg—Herning Banen ikke kunde knyttes sammen dermed, var det, som om der var noget spottende i den ærede Ordførers Udtalelser. Det er jo aldeles ikke mig, der har knyttet disse Baner sammen, det er det Udvalg, hvori den ærede Ordfører har siddet, som har gjort det. Det eneste, jeg i saa Henseende har udtalt, er, at hvis de Herrer absolut vilde knytte noget sammen, er det rimeligt, at de knytte det sammen, som er forlangt til Gængæld for at fremme Regeringens Lovforslag, men ikke at knytte noget dertil, som ikke var forlangt, eller som i alt Fald, efter at det er ønsket, ikke er blevet oplyst, og som vi derfor staa helt uforberedte over for. Naar den ærede Ordfører siger, at ved Behandlingen af Forslagene hver for sig, faar ikke enhver, hvad han ønsker sig, vil jeg dertil sige, at det gør han ganske vist ikke, men det er ogsaa for meget forlangt, naar man skal til at bygge Baner, at enhver Rigsdagsmand skal faa det, han ønsker. Nej, Meningen er jo dog, at *Landet* faar, hvad Rigsdagen ønsker, at Landet skal have. Det er derfor Rigsdagen sidder og ikke for at skaffe ærede Medlemmer og Vælgere Baner i større eller mindre Udstrækning. For Resten have vi i Dag hørt, at der er adskillige her, som ikke faa, hvad de ville have, saa den ærede Ordfører opnaar ikke ved Sammenkædningen at tilvejebringe Tilfredshed til alle Sider. Jeg tror, at det bliver saaledes, at de stærkeste faa, hvad de ville have, og det kan der jo ogsaa være nogen Grund til. Det gaar saaledes nu til Dags, at de stærkeste faa mest. Om det er det retfærdigste, bliver jo altid mere tvivlsomt.

Imidlertid er det mit Haab, at det trods de Vanskeligheder, der ere til Stede eller kunne komme til Stede, dog maa ende

saaledes, at der ud af denne store og betydningfulde Sag maa komme et for hele Landet heldigt og lykkeligt Resultat, og det Ønske ved jeg i alt Fald, at den ærede Ordfører fuldt ud kan slutte sig til.

**J. H. Jensen:** Ved at høre det temmelig udførlige Foredrag af den højtærede Minister kom jeg i Tanke om en Ytring, der er falden om den afdøde Indenrigsminister Ingerslev, og som maaske er fremkommen mere end en Gang. Denne Ytring lød saaledes: Ingerslev er Indenrigsminister eller Trafikminister for hele Landet, men dog fremfor alt for Aarhus By. At der var noget sandt i denne Udtalelse, tror jeg nok, at Ingerslev ikke saa sjældent lagde for Dagen, idet hans Forkærlighed for Aarhus By var af den Beskaffenhed, at han stadig søgte at trække alt muligt til Aarhus. Jeg tror, det vil være uretfærdigt at rette en saadan Beskyldning mod den ny Indenrigsminister saavel som mod hans Forgænger, men derimod tror jeg, man kommer Sandheden nærmere, hvis man siger, at den nuværende Indenrigsminister saavel som hans Forgænger ere Ministre for hele Landet men i Særdeleshed for Kjøbenhavn. Jeg tror, at det skal let opdages, at Tendensen gaar temmelig stærkt i kjøbenhavnsk Retning, og jeg tror ogsaa, at det er let at opdage ved de Forslag, vi her behandle og efter den Stilling, den ærede Minister har indtaget til dem. Jeg tror, at det gaar den nuværende Minister, som det gaar med Magnetnaalen. Vi vide, at Nordpolen har temmelig stærk Tiltrækning for den, og det samme har Kjøbenhavn lige overfor den nuværende ærede Minister. Naar derfor Ministeren søger at hævde, at han er kommen Jyderne i Møde særlig ved at foreslaa Banen Holstebro—Give—Vejle, staar det for mig, som han kunde med samme Grund sige, jeg har søgt at komme Kjøbenhavn i Møde ved at faa den jydsk Trafik ledet i østlig Retning over Fredericia, Fyn, dernæst til Sjælland og sidst til Kjøbenhavn. Jeg har ikke det mindste imod, at der fra de forskellige Provinser bliver sunde og gode Forbindelser med Hovedstaden, det er noget, der kan være ganske naturligt, men paa den anden Side tror jeg, at vi skulde have Opmærksomheden henvendt paa, hvordan Strømmen i den Retning gaar, at ikke Forbindelsen med Hovedstaden bliver af den Beskaffenhed, at Trafikken bliver overlæst paa den enkelte Route, medens andre omtrent komme til at staa tomme. Jeg kan ikke frigøre mig for den Tanke,

at den Ordning, Ministeren her har truffet, kan komme til at gaa lidt i den Retning. Vi vide, at med det nuværende Materiel, navnlig over Lille Bælt og Banen paa Fyn, er det næsten umuligt at faa den jydsk Trafik over Fyn til at svare til Forventningerne, man faar ikke alt transporteret paa den hurtigste og og bedste Maade. Men jo mere vi faa sat det jydsk Opland paa forskellige Strækninger i Forbindelse med Fredericia, jo stærkere vil Trafikken blive over Fyn og jo større Kravene til kostbare Foranstaltninger i den Retning. Jeg ved saa godt, at det er den høje Jærnbaneadministrations Opgave at faa Dobbeltspor paa saa mange og saa lange Strækninger som muligt, og det er sikkert nok, at det er en Bekvemmelighed, men det er en kostbar Bekvemmelighed, som ikke altid svarer til, hvad den skulde svare til lige overfor de forskellige Landsdele. Vi have jo faaet en lille Smag paa, hvad Dobbeltspor koster, vi vide, hvad det kostede paa Sjælland, og skulde vi til noget lignende paa Fyn og op igennem en Del af Jylland og saa have den store Bekostning ved Lille Bælt, vil man forstaa, at disse Udgifter ville i høj Grad hemme den lokale Udvikling af Jærnbaneettet, til hvilken der er en hel Del Trang endnuovre i Jylland.

Ud fra saadanne Betragtninger mener jeg, maa Spørgsmaalet blive, om der ikke findes andre Forbindelsesveje mellem Jylland og Kjøbenhavn end netop over Fredericia og Fyn. Ifølge den Betænkning, der er afgiven, er der jo konfereret en Del med Ministeren om en forbedret Route Kalundborg—Aarhus, og efter hvad der her er fremstillet, ser jeg nok, at det vil blive en temmelig kostbar Foranstaltning, hvis den skal bringes til Udførelse. Men der kunde jo være andre Router, som man kunde tænke sig, kunde anlægges billigere, og som maaske vilde blive meget mere naturlige. Naar man f. Eks. paa Kortet ser Linien fra Hou til Refsnæs, synes jeg, det kunde blive en temmelig naturlig Linie, og den blev ikke nær saa lang som Aarhus—Kalundborg. Jeg synes, at det var en Tanke, der kunde være nogen Grund til ogsaa at optage. Men skulde vi tænke os at have en nordligere Linie, altsaa mellem Jylland og enten Sjællands Odde eller formentlig Refsnæs, er det sikkert, at vi skulde ikke lægge Banerne saaledes, at alting peger mod Fredericia, thi saa faar det en fejl Retning. At mange ønske Trafikstrømmen noget fordelt, saa at ikke alt gaar over Fyn, har tit og ofte været

berørt i denne Sal. Jeg vil for mit Vedkommende sige, at jeg er ikke Ministeren særlig taknemlig, fordi han til Gedser—Warnemünde har knyttet denne jydsk Bane, der skulde trække Gedser i Land, jeg sætter ikke stor Pris paa den. At de Beboere, der bo paa denne Strækning, kunne have noget retmæssigt Krav paa at faa deres Opland med ind i Banenettet, indrømmer jeg fuldstændigt, og at Staten skal yde større Tilskud, er fuldstændig rigtig, men at det skal være en Statsbane, og navnlig at det skal kaldes en Trafikbane, staar ikke for mig som nogen Nødvendighed. Det er vist rigtig, som det udtaltes af flere ærede Talere, at en Privatbane fra Holstebro til Give var ikke saa lidt mere naturlig end en Statsbane, der skal være beregnet paa en stor Trafik. Imidlertid, da nu denne Bane er foreslaaet, og da Udvalget delvis er gaaet ind paa den, skal jeg ikke udtale mig imod den, men ogsaa give den min Stemme, endskønt jeg forstaar, at det vil blive et temmelig kostbart Jærnbaneprojekt, naar henses til den Nytte, det vil gøre for den almindelige Trafik. Det maa heller ikke glemmes, at naar dette er vedtaget, kommer der noget bagefter, thi vel er Vejle Banegaard udskudt, men Kravene ville hurtigt komme, saa vi kunde lige saa godt tage den med det samme. Vi vide jo godt, at det er nødvendigt, at der gøres noget der, som ikke koster Smaapenge. Imidlertid skal jeg ikke udtale mig mere om den Bane, den peger, som sagt, i Retning af Kjøbenhavn, og det er vist en Tendens, som baade den nuværende og de forrige Ministre have haft til at faa saa meget som muligt til at pege i den samme Retning.

Hvad det er os Jyder om at gøre, er at faa gode Forbindelser for vor Udførsel. Nu skal jeg villig indrømme, at Udvalget, som har haft med den Sag at gøre, ogsaa har haft Blikket aabent derfor, idet det nu til anden Behandling har fremsat et Ændringsforslag, som tager Banen fra Viborg til Herning med, og denne Bane vil faa mere Betydning, end den højtærede Minister er tilbøjelig til at tro. Det tænker jeg, Fremtiden skal vise. Det skal nok vise sig, at i det Stykke har alligevel det store Antal Jyder, der har talt varmt for denne Sag, været lidt klogere end den højtærede Minister. Men det er muligt, at Ministeren kan have nogen Ret i, at for det østlige og nordøstlige Jylland faar denne Tværbane ikke den Betydning, som maaske enkelte troede. Det er jo sikkert nok, at Trafikken der særlig vil komme til at gaa

over Langaa og ikke ad den private Bane over Nibe—Aars. Men jeg skal her med det samme indskyde, at selv om den østlige Del skal over Langaa, vil den være betydelig bedre stillet ved en Viborg—Herning Bane end ved en af de andre Router ude omkring. Det er ikke noget kort Stykke, der spares ved den foreslaaede Route. Hvad jeg altid har ønsket, og hvad jeg ønsker endnu og haaber sket kunne lade sig gennemføre, er at faa den tredie Bane med. Jeg mener, der er nogen Grund dertil. Der er jo til Betænkningen vedføjte to Bilag, og i det ene oplyser Regeringen, at den kan tænke sig at gaa med ikke blot til de to Baner, der nu ere førte ind paa Lovforslaget, men ogsaa til at faa en tredie med, som ganske vist kun skal strække sig fra Langaa til Silkeborg. Jeg vil tænke mig, at dersom Gedser—Warnemünde er stærk nok til at trække disse to Baner i Land, som allerede ere satte ind paa Forslaget, er den ogsaa i Stand til at trække en tredie i Land. Jeg tænker ud fra den gamle Forudsætning, som det fortælles, at Jyden havde, naar han læssede Sten, nemlig den: Kan Hesten trække den, kan den trække den med. Og naar jeg mener, at Gedserforbindelsen skulde kunne trække alle disse tre Baner i Land, er det, fordi jeg mener, det er fornuftige Baner allesammen. Stille noget ufornuftigt frem, der skulde være en Hemske for, hvad Regeringen og særlig Kjøbenhavn ønsker, vil jeg ikke være med til, men jeg tror, at de fleste ville indrømme mig, at den tredie Bane: Langaa—Silkeborg kan ikke siges at være en ufornuftig Bane. Det bliver en Forbindelsesbane for hele det nordlige og østlige Jylland, altsaa for Nordjyllands bedste Opland. Den vil forkorte Vejen til Esbjerg betydeligt, og den kommer til at gaa gennem et Opland, som ikke kan siges at være nøgne Lyngbakker alene, det er langt fra Tilfældet. Den har den Fordel blandt de tre Baner, der staa nævnte her i Bilag 2, at den er den korteste og ogsaa den billigste at anlægge.

Det kan maaske siges, at det er en temmelig vild Tanke at komme frem med en Bane, som slet ikke er undersøgt. Det er slem nok, at vi have faaet en Nummer 2, som er grumme lidt undersøgt, men at faa en tredie med, som slet ikke er undersøgt, er for meget af det gode. Jeg mener, at i den Henseende burde Rigsdagen ikke være saa bange. Naar det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth) i Gaar var saa bange for, at vi skulde vedtage en Bane, som der var foregaaet saa

lidt Forundersøgelse med, maa jeg sige, at for mig staar det som noget, vi ikke behøve at være bange for. Er der gaaet tilstrækkelig Undersøgelse forud, saa at alt er i Orden, der foreligger specificerede Overslag o. s. v., og vi derefter vedtage en saadan Bane, hvad saa? Saa have vi haft en Del Eksempler paa, at saadanne Baner ere blevne anlagte, og at den virkelige Anlægssum slet ikke er kommen til at passe med Overslagssummen. Thi hvad det skal koste, koster det alligevel. Have vi først sagt A, maa vi ogsaa sige B paa dette Omraade. Viborg—Herning Banen er ganske vist grumme lidt undersøgt, men jeg tror, der er to Ting, som Rigsdagen er klar over. Det første er, at det vil blive en Trafikbane, som faar nogen Betydning, og det andet er, at den kan anlægges for en rimelig Sum. Der er ikke Naturhindringer, som i særlig Grad skulde gøre dette Baneanlæg dyrt, og naar vi have de to Ting klare, behøve vi ikke mere, saa koster Banen det, den skal koste, hvad enten vi have en Overslagssum eller ej. Slaar Overslagssummen til, er det godt, og slaar den ikke til, er det ogsaa godt. Den skal betales alligevel. Det samme vil komme til at gælde for den tredje Bane, hvor vi slet intet have af Overslag. Se vi paa den røde Linie, der er sat paa Kortet, fra Langaa til Silkeborg, vil enhver forstaa, at det vil blive en meget naturlig Trafiklinie for hele det store Opland, der ligger Øst for Banen Aalborg—Langaa, og det er dog et temmelig frugtbart Opland, som afleverer ikke lidt til Udførsel. Altsaa enhver maa være klar over, at her er en Trafiklinie, og jeg tænker ogsaa, at de fleste kende saa meget til Terrainforholdene, at vi vide, at der ingen store Vanskeligheder opstille sig i den Henseende, og at derfor Banen ogsaa kan anlægges for en rimelig Pris. I Betragtning heraf tror jeg ikke, der er det mindste i Vejen for at tage den tredje Bane med, og jeg kan ikke andet end opfordre Udvalget til at tage det under Overvejelse inden 3die Behandling.

Nu kan det vel siges: At tage saa meget for paa en Gang er for stor en Mundfuld. Men det er det slet ikke. Der er ikke sagt et Ord i Loven om, hvor hur-

tig Banerne skulle være færdige, og der er ikke en Gang sagt — i Parentes bemærket: Det er vist en Fejl — naar der skal begyndes paa dem. Jeg tror, det vil være heldigt, om der blev sagt i Loven det samme som om Gedser—Warnemünde, at i dette Aar skal der tages fat paa Arbejdet. Men Administrationen staar med saa temmelig fri Hænder paa dette Omraade. Vi tro alle, at Banerne ere nyttige, lad dem saa blive trukne igennem med det samme. Vi have den Kraft, der kan trække dem igennem, og saa er det selvfølgelig, at hverken Rigsdag eller Regering ville gøre Skridt til paa en unaturlig hurtig Maade at faa det ført igennem. Vi vide godt, at man er nødt til at fordele Arbejdet paa flere Aar, men det samme er jo Tilfældet med de andre Jærnbanelove. Vi have her vedtaget en Række private Baner paa en Gang, men intet Menneske har tænkt paa, at de skulde være færdige paa 2—3 Aar — ja, der er en hel Del af dem, som der slet ikke er begyndt paa endnu — og det samme kan blive Tilfældet her. Lad os blot faa Banerne vedtagne, saa kunne vi bag efter tale om, hvor hurtigt de skulle gennemføres.

Det jeg altsaa ønsker og henstiller til Udvalget er, om det ikke i den 11te Time alligevel kunde være forsvarigt at faa den tredje Bane med, som Regeringen jo indrømmer, der er Grund til at anlægge, nemlig Banen fra Langaa til Silkeborg. Det øvrige Stykke gennem det tomme Rum, som jeg tror, at det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds benævnedet, skal jeg ikke udtale mig om, Regeringen er ikke tilbøjelig til at gaa ind derpaa for Øjeblikket, og det er jo muligt, at der heller ikke kan være Tale om at anlægge denne som Statsbane. Som Trafikbane vil den aldrig faa ret megen Betydning, og som Lokalbane er det dog sikkert det bedste, om den bliver anlagt som privat Bane. En privat Bane maa sno sig omkring efter de Pladser, som Befolkningen har Krav paa at faa ind under Banenettet, og med saa mange Stationer og Holdepladser som muligt for at komme dette Opland til mest mulig Nytte. En Trafikbane maa derimod have en nogenlunde lige Retning og saa faa Holdepladser som muligt, og en saa-

dan Bane vil dette magre Land der ikke være saa godt tjent med. Regeringen har, som sagt, indrømmet, at der er 3 Baner her, som der nok kunde være Tale om at anlægge som Statsbaner, nemlig en fra Holstebro over Give til Vejle, en fra Viborg til Herning og en tredje fra Langaa til Silkeborg, og jeg tror, at dersom vi tage alle disse 3 Baner med, vilde man for hele Jyllands Vedkommende sige: Nu er der sket Retfærdighed til alle Sider, og nu slaa vi til med Handelen og tage det hele. Jeg siger til den højtærede Indenrigsminister: Jyderne ville nok handle, men paa den Maade, at vi ikke give alt for meget til Øerne og specielt til Kjøbenhavn, men ogsaa faa noget i vore egne Lommer. Faa vi disse 3 Baner, have Jyderne faaet deres Del og Øerne deres Del, og saa er der sket Retfærdighed til alle Sider, og det er det, jeg her har villet gøre mig til Talsmand for.

**Sloth:** De Udtalelser, jeg fremkom med i Gaarsmødet, have fremkaldt en hel Række Udtalelser fra forskellige Medlemmer. I en Henseende tror jeg dog, at de fleste ville erkende, at der er og kan være Tale om 3 Forbindelseslinier mellem de to Tværbaner nemlig Langaa—Silkeborg, den, jeg har foreslaaet, og endelig Viborg—Herning. Imidlertid kan jeg sige, at jeg kan forholdsvis let komme over de Indvendinger, som ere fremsatte fra forskellige Sider angaaende det Forslag, jeg omtalte og anbefalede, idet man nemlig ikke fra en eneste Side har forsøgt at imødegaa Hovedpunktet, at Banen fra et Sted mellem Viborg og Langaa omtrent lige saa godt som de to andre Baner kan tilfredsstille den gennemgaaende Trafik, og at den i lokal Henseende vil faa den største Betydning og derfor selvfølgelig ogsaa vil faa den største Trafikmængde at besørge. Det forholder sig ikke, som det ærede Medlem, der nu satte sig, udtalte, at Egnen mellem Rødkærbro — hvis man vil tage dette Punkt — og Silkeborg er en mager Egn. Der er  $3\frac{1}{4}$  Mil fra Rødkærbro til Silkeborg, og omtrent 20,000 Mennesker komme i Berøring med Banen paa denne Strækning. Ethvert Menneske, som har kørt med Posten f. Eks. fra Rødkærbro til Silkeborg, vil ganske sikkert indrømme, at det er ikke nogen mager Egn, tværtimod, man kan rejse de fleste Steder baade i Jylland og paa Øerne uden at finde mere frugtbare eller folkerige Egne end der.

Jeg skal væsentligst indskrænke mig til nogle smaa Bemærkninger til enkelte ærede Medlemmer. Men jeg maa begynde

med at gøre nogle faa Bemærkninger til den højtærede Minister. Han betegnede mig i Gaar som det økonomiske Medlem, et Tillægsord ud over, hvad Forretningsordenen bestemmer. Jeg vilde jo helst betragte det som en Ros, men jeg er ikke aldeles overbevist om, at det skulde opfattes saaledes fra den højtærede Ministers Side, for bagefter nævnedes han, at det økonomiske Medlem foreslog Baner, som vilde medføre Udgifter til i alt ca. 20 Mill. Kr. Jeg studsede straks ved dette Beløbs Nævneelse og jeg har regnet det ud paa forskellig Maade, men det er mig aldeles ubegribeligt, hvorledes den højtærede Minister er kommen til et blot tilnærmelsesvist saa højt Tal. Den af mig foreslaaede Linie fra Rødkærbro over Silkeborg til Bramminge vil blive omtrent 17 Mil lang, og selv om man regner 400,000 Kr. pr. Banemil, hvilket de fleste vistnok vil indrømme er ganske overordentligt højt, vil det jo dog ikke naa 7 Mill. Kr.; snarest maa man vel tro, at 325,000 Kr. pr. Banemil vil være nærmest ved at passe. Saa nævnedes den højtærede Minister ved Siden af de private Anlæg, der skulde bringes til Udførelse i det sydlige Jylland, men jeg kan dog ikke antage, at det, selv om disse skulle iværksættes, vilde medføre et Statstilskud af over 3—4 Mill. Kr., idet jeg gaar ud fra som givet, at Kommunerne skulde betale en Del af Beløbet. Efter den hidtil anvendte Praksis har det jo, naar man undtager Fjerridslev Banen, været Halvdelen, som Kommunerne skulde betale. Det vil altsaa ikke blive mere end Halvdelen af det Belød, Ministeren nævnedes. Tage vi saa f. Eks. Kommissionsforslagene til Sammenligning, bliver Viborg—Herning Banen, efter hvad man siger,  $6\frac{1}{2}$  Mil lang, og Langaa—Bramminge Banen omtrent 18 Mil. Disse to Kommissionsforslag ville altsaa andrage 24—25 Mil længere, hvilket er 7 Mil længere, end den af mig foreslaaede Bane, og de private Baner i det sydlige Jylland komme jo lige godt til Udførelse, enten Langaa—Bramminge eller Rødkærbro—Bramminge bliver udført. Hertil kommer, at der efter min Mening vil blive en ikke uvæsentlig Forskel i Driftsudgifterne. Den højtærede Minister har nu udviklet for os, vistnok meget rigtigt og fornuftigt, at Viborg—Herning væsentlig vil være en Opdyrkningsbane, altsaa at den i alt Fald ikke i en nær Fremtid vil give noget Udbytte og, antager jeg, ikke vil kunne bære Driftsudgifterne.

Hvad Langaa—Silkeborg-Banen angaar, kan der jo kun være Tale om en Sammenligning mellem denne og Rødkær-

bro—Silkeborg-Banen, og det vil vistnok ingen benægte, at Trafikken vil blive langt større paa en Rødkærsbro—Silkeborg- end paa en Langaa—Silkeborg-Bane. I den Henseende behøver jeg kun at henvise til den Godsmængde og den Persontrafik, der er fra og til Rødkærsbro og Silkeborg Stationer. Det forekommer mig derfor, at kun, hvis den højtærede Indenrigsminister mener, at Strækningen mellem Silkeborg og Bramminge overhovedet ikke egner sig til Udførelse, kan den højtærede Minister tale om, at det vil blive noget dyrere, og jeg skal ikke nægte, at jeg har ligesom en svag Mistanke om, at den højtærede Minister efter de Udtalelser, han fremkom med ved Sagens første Behandling, ikke er særlig velvillig stemt for denne Linie, og at Jærnbaneadministrationen overhovedet ikke er særlig glad ved at faa denne Midtbane. Hvis det er Tilfældet, frygter jeg meget for, at Langaa—Silkeborg-Banen vil komme til at gaa den samme Vej, thi det forekommer mig at være givet, at Grundlaget for Langaa—Silkeborg er en Fortsættelse ned ad til Bramminge, medmindre den højtærede Minister skulde mene, at Udgangspunktet for Midtbanen eller for en Bane Syd paa skulde være Herning i Stedet for Silkeborg. Men alt i alt er jeg klar over, at der er en saa nøje Forbindelse mellem de tre Projekter, der have været paa Tale, at det forekommer mig, at det ene ikke kan eller bør løses, uden at det har været til en samlet Overvejelse, hvad man overhovedet vil gøre ved disse Forhold i Midtjylland.

Dermed, maa jeg for øvrigt sige, er egentlig Hovedhensigten med mine Bestræbelser eller mit Forslag naaet, thi det har været det første for mig at fremhæve her i Tinget den ensidige Maade, hvorpaa jeg synes, at Viborg—Herning-Banen er trukken frem og ud af den Forbindelse, hvori den faktisk staar til de to andre. Det ærede Medlem for Løvel (A. Nielsen), som jeg for øvrigt anerkender fremkom med sine Udtalelser paa en meget fornuftig og god Maade i Modsætning til det ærede Medlem for Viborg, over for hvem jeg ikke kan undlade at give min Beklagelse Luft over, at han omtalte Kellerupbeboerne paa en, som det forekom mig, noget haanlig Maade, hvortil jeg slet ikke synes, der var nogen Foranledning for det ærede Medlem — det ærede Medlem for Løvel tilbød mig eller stillede mig i Udsigt paa Betingelse af, at jeg vilde virke og stemme for Viborg—Herning og Langaa—Silkeborg — at jeg kunde faa en Bane fra Rødkær til

Kellerup. Jeg takker i en vis Henseende det ærede Medlem for dette Tilbud, thi det beviser, at ogsaa han erkender, at der er en stor lokal Trafik paa denne Egn, saa at man, som jeg har omtalt, ikke godt kan være bekendt fra Lovgivningsmagtens Side helt at ignorere den. Hvorvidt det ærede Medlem har Evner og Kræfter til at føre det givne Tilbud igennem, kender jeg ikke. Hvis jeg havde nogen Vished eller Sandsynlighed for, at det var opnaaeligt, er det en Selvfølge, at jeg i denne som i alle andre Henseender staar paa det Standpunkt, at kan jeg ikke opnaa det bedste, tager jeg det næstbedste. Det ærede Medlem for Viborg, som nok for øvrigt ikke er til Stede, oplyste, at Forholdet for Amtsraadet eller for Kommune-tilskuddenes Vedkommende til en Rødkærsbro—Silkeborg-Bane ikke var helt, som jeg havde refereret, idet Silkeborg By har ydet 125,000 Kr., Randers By 25,000 Kr., og der er ydet noget fra private — det er for Resten kun 12,000 Kr. At Silkeborg By, der er Endepunktet, yder Bidrag til Banen, antager jeg er noget, ingen tænker kunde være anderledes, og hvorvidt Amtsraadet vil yde et lignende Tilskud som Silkeborg By eller Randers By have ydet, har der egentlig slet ikke været Tale om. Hvis Kommunerne havde faaet lignende Tilbud, som de havde ydet, er det lige saa givet, som at 2 og 2 er 4, at Banen havde været gennemført allerede for længere Tid siden, hvis ikke Amtsraadet havde villet anderledes. Jeg undtager dog det ærede Medlem for Viborg, som ogsaa er Amtsraadsmedlem, idet jeg maa erkende, at han fuldt ud har staaet ved sit Ord og sit Løfte, den Gang Beløbet blev bevilget til Aalestrup—Viborg-Banen.

Blandt de Udtalelser, der fremkom fra forskellige, have navnlig de, der fremkom fra det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgkreds (L. Rasmussen), undret mig mest. Han var, saa vidt jeg kunde forstaa det ærede Medlems Udtalelser, egentlig den, der saa paa Udviklingen af vore Jærnbaneforhold med samme Øjne som jeg. Jeg paahørte hans Foredrag med stor Interesse, uagtet jeg selvfølgelig ikke i alle Enkeltheder var enig med ham, men navnlig den Konklusion, han kom til, at Viborg—Herning-Banen var den eneste, der burde bygges som Statsbane, hvorimod Længdebanen, som han ellers mente var berettiget og forsvarlig, skulde anlægges og bygges som Privatbane. Det gaar noget over min Forstand; thi derom kan der ikke være Tvivl, at hvis der bliver en

Længdebane gennem Jylland, er der der et anderledes frugtbart Terrain, det er en Bane, der vil faa en ganske anderledes gennemgaaende og lokal Trafik end en Bane fra Viborg til Herning, selv om man ser paa denne med nok saa milde Øjne. Endelig undrede jeg mig ogsaa over, at det ærede Medlem i Modsætning til de fleste andre, talte, forekom det mig, mere lidenskabeligt, end der var Grund til, mod mig. Han ironiserede stærkt over, at jeg har forelagt to Forslag uforberedt. Det er rigtigt, at jeg har forelagt de to Forslag uforberedte. Det ene var for i Samlingen 1892—93 som et Forslag om en Bane fra Silkeborg til Rødkærsbro, men jeg vil dog gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at Forbindelsen mellem de to nærliggende Punkter allerede var undersøgt og oplyst og staa anført i Jærnbaneudvalgets Betænkning fra 1877—78 Side 1138 med Tange som Udgangspunkt, hvor den er beregnet til 1,200,000 Kr. Jeg maa med det samme gøre den Bemærkning til det ærede Medlem for Herning (R. Nielsen), naar han i Dag mente, at det var en Forudsætning for Herning—Skern-Banens Anlæg, at der skulde komme en Forbindelse til Viborg bagefter, at det er en ren Misforstaaelse, som han vil kunne se af samme Betænkning, idet det netop var en Forudsætning for Herning—Skern-Banens Anlæg, at der skulde komme en Forbindelse mellem Silkeborg og Tange; det staa i Betænkningen, det blev udtalt fra Ordførerens Side, og det blev bekræftet af Ministeren.

Endnu maa jeg maaske gøre en Bemærkning til det ærede Medlem for Silkeborg (Byriel-Jensen), der nu mente, at han maatte slaa Haanden af Rødkærsbro—Silkeborg, som han ansaa for død, og at han maatte gaa over til Silkeborg—Langaa-Banen og derfor vilde stemme mod den første. I den Henseende tror jeg dog ikke just, han ubetinget er Udtryk for den By, han repræsenterer, i alt Fald er det givet mig til Kende, at man fra den Bys Side helst ønsker Forbindelsen over Rødkærsbro, hvis det er muligt, og at hvis denne kunde naas, er Byen endogsaa villig til at yde større Bidrag end hidtil, og jeg skal ikke nægte, jeg har en vis Frygt for, at det muligvis vil gaa det ærede Medlem, som man siger, at det gik Katten, da den slap Musen for at fange Rotten, at den mistede begge Dele.

Naar jeg over for den ærede Ordfører særlig har anket over, at der ingen projekteret Linie er forevist Udvalget for An-

lægget af Banen Viborg—Herning, ligger det jo først og fremmest deri, at for den Egn, jeg repræsenterer, har det en ganske overordentlig stor Betydning at vide, hvor Linien skal gaa, hvor der skal være Stationer og saa fremdeles, og jeg kan ikke nægte, at jeg har en vis Ængstelse og Frygt for, at netop det, at den ærede Ordfører saa stærkt holder paa, at vi skulle give fri Hænder for Administrationen med Linien fra Herning til Vejle, er et Præcedens for, at den ærede Ordfører ønsker Administrationen lige saa fri Hænder mellem Viborg og Herning, og derfor maa jeg allerede af den Grund særlig anke over, at Banen ikke foreligger tilstrækkelig oplyst, hvorimod jeg skal indrømme i Overensstemmelse med det ærede Medlem for Bælum (I. H. Jensen), at det spiller mindre Rolle, enten Rigsdagen faar at vide et Aar før eller senere, om en Bane vil koste 100,000 Kr. mere eller mindre, naar det kun er Smaasummer, det drejer sig om, det er ikke det, der spiller Hovedrollen.

**P. Andersen:** Vi have nu i to Dage hørt Taler dels om Dampfærger og dels om Jærnbaner gennem Egne, som vist ere temmelig ukendte for mange Medlemmer, ligesom vi endogsaa have faaet opgivet Navne paa flere vordende Stationer paa vordende Jærnbaner, Navne, som jeg ikke har kunnet fastholde i min Erindring med en ganske enkelt Undtagelse, fordi det er nævnt flere Gange, nemlig Dollerup. Jeg skal ikke forlænge Diskussionen om disse Jærnbaner og Dampfærger ret længe, da vi jo snart efter min Mening kunne trænge til at naa en Station. Imidlertid har jeg ønsket at sige et Par Ord for at henstille til det ærede Udvalg, som jo dog endnu skal behandle Sagen, indtil Forslaget er kommet til 3dje Behandling, om det ikke maatte finde det formaalstjenligt at genoptage Forhandlingerne om en Udvidelse af Korsør Station og et Dampfærgeleje der under det samlede Forslag. Den Gang disse Forslag bleve forelagte her i Folketinget den 14de November f. A. — tror jeg nok, det var — altsaa Forslagene om Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, om Udvidelse af Korsør Jærbanestation samt om Udvidelse af Esbjerg Jærbanestation, havde man jo næppe tænkt, at der var saa god Udsigt til ogsaa at faa en hel Del Jærbanesager gennemførte, som det forekommer mig, der nu er. Dampfærgeforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde fandt ikke mange

Forsvarere i denne Sal. Tværtimod, den fandt Modstandere. Det ærede Medlem for Maribo Amts 3dje Valgkreds (Rørdam) udtalte sig temmelig bestemt derimod og ønskede, at Sagen ikke maatte komme videre, end den kom i forrige Samling — nu har heldigvis dette ærede Medlem faaet en noget anden Mening. Derimod var Forhandlingen om Udvidelse af Esbjerg Station interessant, fordi det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) talte med den Varme og Dygtighed, som det ærede Medlem altid gør, naar det drejer sig om Esbjerg. Det viste sig jo ogsaa, at denne Sag kom foran nogen af de andre. Saa skete det mærkelige, at da Forslaget om Udvidelse af Korsør Station kom til Forhandling, blev denne indledet af det ærede Medlem for Aarhus Amts 4de Valgkreds (J. Nielsen); men det vil sige, det ærede Medlem talte slet ikke om Udvidelse af Korsør Station men derimod om Aarhus Godsbanegaard, altsaa om en Sag, som slet ikke var forelagt og derfor heller slet ikke kunde være til Forhandling. Og lige saa mærkelig var det, at de to ærede Medlemmer for Aarhus Amts 2den og 3die Valgkreds (Høegh-Guldberg og H. Jensen) troelig fulgte i det Spor, det ærede Medlem for Aarhus Amts 4de Valgkreds havde indledet: det var altsammen Aarhus Godsbanegaard det drejede sig om. Udvidelsen af Korsør Jærnbane-station blev saa godt som slet ikke nævnt i alt Fald ikke af disse ærede Medlemmer. Nu skal jeg villig indrømme, at det kunde for disse ærede Medlemmer have stor Betydning at faa en Godsbanegaard ved Aarhus, det tvivler jeg slet ikke om; Forslaget kom jo senere, ganske vist ikke som Forslag om en Godsbanegaard men om Erhvervelse af et Areal til derpaa senere at opføre en Godsbanegaard. Derimod fandt Forslaget om Udvidelse af Korsør Station ikke mange Talsmænd ved Forslagets 1ste Behandling — det er jo muligt, at ogsaa jeg i den Henseende har en Synd paa min Samvittighed, idet jeg heller ikke omtalte Forslaget — men det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), tror jeg nok det var, talte varmt for Sagen men var vistnok næsten ogsaa den eneste. Denne Udvidelse af Korsør Station spiller jo dog ubestridelig en overordentlig Rolle for Sjælland. Det er over Korsør og Dampfærgen der, at Sjællands store Produktion af Fedevarer gaar sin, jeg tør næsten sige, daglige Gang. De Udtalelser, der kom fra den højtærede Minister baade ved Sagens 1ste Behandling og ligeledes i Gaar, hvori han kort

og klart betonedes Nødvendigheden af Stationens Udvidelse, for at Trafikken ikke skulde blive, ja, ikke just standset men dog i alt Fald forsinket, have for mig, der ogsaa kender noget til Forholdene dernede — den Bemærkning skal jeg dog indskyde — og ved, at der virkelig er Trang til Udvidelse, været og maatte for enhver være saa overbevisende, at jeg haaber, det vil være noget afgørende for Udvalget med Hensyn til at tage Spørgsmaalet op paa ny mellem 2den og 3die Behandling.

Jeg skal med stor Fornøjelse stemme for Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde, der for øvrigt efter min Mening kun har overordentlig ringe Betydning for det øvrige Sjælland, men selvfølgelig har stor Betydning for København. Det er jo en Turistroute, men Turisterne tilhøre jo specielt Hovedstadsbefolkningen og kun i meget ringe Grad Landbefolkningen. Og den Trafik, der senere vil komme, naar Dampfærgeforbindelsen bliver etableret, vil jo særlig blive med Varer til og fra København, der kommer til at gaa denne Vej. Det er jo ogsaa noget, vi vide gennem den Adresse, der er kommen fra Grösserer-societetets Komite, at det vil have overordentlig stor Betydning for København og Københavns Handelsstand, og det maa vi jo heller ikke se bort fra, men, som sagt, for det øvrige Sjælland er jeg overbevist om, at det vil have temmelig ringe Betydning. Med Hensyn til de jyske Jærnbaner vil jeg sige, at jeg ønsker Jyderne alt muligt godt, men samtidig vil jeg jo ogsaa gerne ønske, at Jyderne vilde gøre Sjællænderne denne lille bitte Indrømmelse, at vi fik Korsør Jærnbane-station udvidet. Med Hensyn til de jyske Jærnbaner er jeg dog temmelig klar over, at nogen Fordel eller Indtægt vil Statskassen næppe faa af disse Anlæg, de Fordele, der ville blive, maa jo blive indirekte, blive Fordele for Befolkningen i de Egne, som disse Baner komme til at gaa igennem, men det er jo ogsaa af de Ting, der maa tages med i Betragtning. Der er ingen Tvivl om, at det vil bringe Kultur og Civilisation — havde jeg nær sagt — med sig ud paa de øde Egne. Det var for Resten i sin Tid ret interessant for mig, da jeg som Barn havde læst i min Geografi, at Herning er beliggende midt paa den jyske Hede, og jeg saa kom derop, efter at der var kommet Jærnbane, da saa jeg slet ingen Hede. Maaske — det ved jeg ikke en Gang, for jeg havde ikke været der, før der var kommet Jærnbane — maaske var Heden nogenlunde forsvunden, før Jærnbanen kom, men hvis

den ikke var det, og det var den vel næppe saa fuldstændigt som senere, er det vel utvivlsomt Jærnbanen, der har hjulpet til, at der er blevet saa meget veldyrket Land derovre. Med Hensyn til de enkelte Jydske Forslag er det jo vanskeligt for Sjællænderne at tage Stade til, hvilke af dem der ere mest fornuftige og hvilke der ere mest rentable og hvilke mindst, det er noget, vi vel nærmest burde overlade til Jyderne, men det er i hvert Fald et Spørgsmaal, om det er forsvarligt at tage saa meget med paa en Gang, Jyderne ville gerne tage store Mundfulde. Det vilde dog maaske være lige saa godt og lige saa klogt, om de nøjedes med en ad Gangen, medens der nu er nogle, der sige 2 paa en Gang, og andre, der sige 3, og hvis vi skulde blive ved her i flere Dage, kunde der jo være nogen Sandsynlighed for, at der vilde blive hængt endnu flere paa, som det ærede Medlem for Bælum (J. H. Jensen) sagde og det blev sikkert for meget. Jeg formaar ikke rigtig at indse, at det kan have nogen stor Betydning, om en af disse Jærnbaner skal vente et Aar mer eller mindre, inden Arbejdet paa dens Anlæggelse bliver paabegyndt. Derimod er jeg sikker paa, at det er temmelig uforsvarligt at udsætte Udvidelsen af Korsør Jærnbane-station. Ved Korsør, som er et saa centralt Sted for Trafikken, maa Forholdene jo dog virkelig være saadanne, at de Varer, der komme dertil, ogsaa med nogenlunde Sikkerhed under almindelige Forhold kunne komme videre uden at henligge der. Jeg maa for øvrigt indskyde den Bemærkning, at man gennem Betænkningen kun faar ganske lidt at vide angaaende Korsør Jærnbane-station. Man faar nærmest det Indtryk, at Udvalget kun har befattet sig meget lidt med denne Sag, men jeg tror dog alligevel, og det er ogsaa udtalt til mig, at det nærmest er den store Sum, der er anført i Lovforslaget, nemlig 1,900,000 Kr., der har virket lidt afskrækkende. Jeg ved, at nogle Medlemmer have tænkt sig, at der skulde bygges en stor Pragtsstation ligesom ved Helsingør, men det er dog næppe Meningen. Meningen er at faa et nyt Dampfærgeleje, at faa bedre Adgangsveje og at faa nogle ny Bygninger ved Havnen, som ere nødvendige, men jeg forudsætter ikke, at det er Meningen, at der skal bygges nogen Pragtjærnbane-gaard. Desuden er der ved Udvidelsen af Korsør Jærnbane-station indbefattet i Anlægget et mekanisk Kulløsningsetablisement, og dette Apparat, eller hvad man nu vil kalde det, skulde jo give en ganske anseelig Indtægt, en ren

Nettoindtægt af 35,000 Kr. om Aaret foruden 14,000 Kr. til Forrentning, Afbetaling og Vedligeholdelse af dette Apparat. 35,000 Kr. aarlig i Nettoindtægt, det er jo, naar vi regne  $3\frac{1}{2}$  pCt. som den Rente, Staten plejer at faa af sine Penge, en Rente af 1 Mill. Kr., saa man kan dog egentlig ikke sige, at de Penge, der blive anvendte til denne Station, intet Udbytte give. I og for sig kan man jo heller ikke forlange, at de skulde give direkte Udbytte, naar det, der foreslaas, er noget, Trafikken nødvendiggor, men naar der ved Siden af kan indrettes et saadant Apparat, der kan give en saa pæn Indtægt som 35,000 Kr., og det bør man jo ikke tvivle om, saa synes jeg, det er et Motiv mere til at tage denne Sag med i Betragtning. Med disse faa Bemærkninger vil jeg tillade mig at anmode det ærede Udvalg om at tage Sagen under Overvejelse mellem 2den og 3die Behandling. Det er ikke, fordi jeg ønsker, at der skal gaa noget af de andre Forslag ud, men hvis det skulde være en Betingelse, kan jeg ikke sige andet, end at saa vilde jeg dog foretrække, og det tror jeg, at mange Sjællændere ville være enige med mig i, at nøjes med et jydsk Forslag mindre og saa tage Korsør med.

**Bøtke:** Ved at følge Forhandlingerne, som ere førte her i de foregaaende Møder angaaende disse forskellige Bane-forslag, som have foreligget, er der en Ting, man ikke godt kan undlade at blive opmærksom paa, og det er, at det er ikke saa ganske let for den højtærede Minister at finde, hvilket af de omhandlede Forslag der kunde synes at have de stærkeste Chancer for at kunne vinde det største Antal af Befolkningen for sig. Der har hævet sig stærke Stemmer for de forskellige Forslag. Jeg vil gerne først sige et Par Ord om Forslaget om Holstebro—Herning—Vejle Banen. Det er jo egentlig Hovedforslaget. Der synes jo at være meget delte Meninger om denne Banes Betydning. Det er fremhævet ganske bestemt, at denne Bane ikke bør anlægges som Statsbane, men at den bør anlægges med betydeligt Tilskud fra Statens Side og drives som Privatbane, og man har hørt Røster, og det stærke og betydelige Røster, hæve sig for, at det vilde være i høj Grad uheldigt at gaa hen at bryde det nuværende Stykke Bane fra Vejle til Give op og ombygge det, og man har ud fra det ræsonneret som saa, at man maatte anlægge den videre som lettere Bane. En foregaaende æret Taler, det ærede Medlem for Bælum

(J. H. Jensen) mente at man maatte gaa med Banen som en saadan lettere Bane helt op til Holstebro. Jeg maa nu sige, at jeg tror, at der er Grund til at tænke lidt over, om ikke den virkelige rigtige Vej for denne Bane vilde være, at man anlagde fra Holstebro til Herning en Statsbane af saa svær Overbygning, at den i alle Tilfælde kan bære Statsbanens Materiel. Herved vilde man jo naa, at man satte det nordlige Banenet i Forbindelse med Udførselshavnen. Men naar man saa kom til Herning, kan det gerne være, at det vilde være mest økonomisk rigtigt, at man saa anlagde Banen derfra ned over Brande—Give til Vejle som en lettere Bane og blev ved at drive den som Privatbane. At disse Privatbaner, naar de i øvrigt bleve drevne nogenlunde fornuftigt, ikke kræve saa store Udgifter som Statsbaner, er der ingen Tvivl om; det er godtgjort ved flere forskellige Anlæg, og jeg tror, at Oplandet dernede vilde være akkurat lige saa godt tjent med, at Banen drives paa den Maade, som at den gaar over til at blive Statsbane, vel at mærke, for hvad der angaar Trafikken — maaske vilde enkelte kunne have nogen Fordel, rent økonomisk, ved, at Staten afkøbte Banen og overtog den. Hermed skal jeg forlade denne Bane; jeg har ikke kunnet undlade at gøre denne Henstilling.

Det Spørgsmaal, der egentlig i særlig Grad interesserer mig, fordi det væsentlig berører den Kreds, jeg for Øjeblikket har den Ære at repræsentere, er det Forslag, der er fremsat af 2 ærede Medlemmer, og som omhandler Banen fra et Punkt mellem Langaa og Viborg og derfra videre over Silkeborg og ud efter den Udførselsplads, som vi jo alle ere enige om er af overordentlig stor Betydning for hele vor Udvikling. Hvis den højterede Minister havde ladet denne Bane undersøge og ladet fremlægge Planer over den, saaledes at man her kunde være klar over, hvorledes Forholdene havde stillet sig, og hvis man tænker sig, at det var muligt at tilvejebringe et Opgør over Befolkningens Stilling og Syn paa de Baneforslag, der her ere fremme, da er jeg ikke et Øjeblik i Tvivl om, at den her nævnte Linie vilde have vundet et overvejende Flertal i hele Befolkningen. Det ærede Medlem for Viborg Amts 5te Valgkreds (A. Nielsen) udtalte i Dagsmødet, at jo mindre Indtægt Banerne give, desto større Grund er der til at komme de Egne til Hjælp, som hidtil ingen Baner have haft, og jeg tror, at det ærede Medlem har Ret i denne Betragtning. Men gaaende ud fra den Be-

tragtning kan det ikke nægtes, at man ved at gennemføre den midtjydske Længdebane ubetinget vilde komme den overvejende større Del af Befolkningen, som hidtil ingen Bane har haft, til Hjælp. Den ærede Minister sagde i sit Foredrag i Gaarsmødet, at denne Bane vilde blive for bekostelig, og han nævnte, at Udgiften vilde blive omtrent 20 Mill. Kr. Det ærede Medlem for Viborg har dvælet et Øjeblik ved dette Spørgsmaal. Jeg maa sige, at jeg opfattede Ministeren saaledes, at han ved dette Tal ikke sigtede til noget egentligt Overslag over Banen, men kun afgav et øjeblikkeligt Skøn, og dette Skøn er blevet noget større end nødvendigt, kan der vel næppe være Tvivl om. Det er altsaa det, der efter min Opfattelse vistnok kunde gøres ovre i Jylland, og om man saa vilde gaa ud fra Langaa, eller man vilde, hvad jeg ikke kan se, at der er noget til Hinder for, gaa ud fra et Punkt midtvejs, fra Rødkærshøj eller Tange, og derfra fortsætte ned gennem det betydelige banetomme Rum, kan der ganske vist være forskellige Meninger om, men Hovedsagen vil dog være, at man satte hele det nordøstlige Banenet i Forbindelse med Udførselshavnen, saa at alle de Varer, der i umaadelig Mængde nu føres ad den store Omvej ad Stambanen Øst om, vilde faa en kortere Vej. Og jeg vil tro, at hvis man vilde optage den Tanke og søge at gennemføre den, var man sikkert nok ude over disse overordentlig store og omfattende Forhandlinger, naar man igen skulde gaa ind paa Ordningen af Banespørgsmaalet i Jylland. En Gang maa vi jo blive færdige dermed, og man skulde tro, at naar man nu forbandt Herning med Holstebro og gennemførte den midtjydske Bane, saa var man omtrent færdig. Ja, det er muligt, at ogsaa Viborg—Herning en Gang skulde med — jeg har ikke det mindste derimod, som jeg tidligere har udtalt — men jeg tror, at man gør fejl, hvis man gennemfører disse mindre betydende Baner og lader det store Spørgsmaal ligge uløst, og jeg mener, at naar man er kommen saa vidt, at man havde ordnet alle disse Hovedlinier, ville de øvrige Spørgsmaal vist kunne ordnes ved, at Banerne anlagdes privat, og at der ydedes Tilskud til de forskellige Egne.

Hvis man vilde gaa den Vej, som det ærede Medlem for Bække (L. Rasmussen) omtalte og lagde ganske særlig Vægt paa, at man lod Linien fra Vejle til Give blive liggende, som den er, saa synes det mig givet, at det blev umuligt at drive den

som Statsbane. Man kan dog vistnok ikke indrette et Banenet saaledes, at man kræver, at f. Eks. Passagererne skulle skifte ved begge Endestationer. Hvis man nu lod den Bane ligge som en lettere Bane, saa vilde det jo medføre, at Statsbanernes Maskiner og Materiel ikke kunde anvendes paa den Linie, og Følgen vilde da blive, at man maatte anskaffe tilstrækkeligt Materiel af en saadan Type, at det kunde anvendes, men de Folk, der kom Nord fra eller Syd fra og vilde benytte den Bane, skulde altsaa stige ud fra Statsbanen og gaa over paa den lettere Bane og saa igen gaa over paa den sværere Statsbane. Noget saadant vilde dog være meget uheldigt for Trafikken. Min Opfattelse er altsaa den, at jeg tror, man kunde gaa den Vej at bygge en lettere Statsbane fra Holstebro til Herning og anlægge en privat Bane fra Herning til Vejle, og saa vilde det være rigtigt, at man gennemførte den midtjydske Længdebane.

**Hammerich:** Der er under Forhandlingen fra forskellig Side fremsat Bemærkninger, henvendte til mig. Nogle af dem har jeg hørt, andre ere blevne refererede for mig, og enkelte af dem give mig Anledning til nogle korte Bemærkninger. Jeg vil gerne først knytte nogle Ord til de ret mange Udtalelser, der fra forskellig Side ere faldne om, at Øboerne dog ogsaa gerne kunde unde Jyderne noget, og navnlig til de Udtalelser i den Retning, der ere henvendte til mig personlig, blandt andre af det ærede Medlem for Viborg (C. Ravn), og jeg tror ogsaa i Dag af det ærede Medlem for Hjørring Amts 1ste Valgkreds (H. Madsen). Hvad mig selv angaar, har jeg visselig ikke følt mig ramt. Jeg er mig bevidst, at der næppe har været et eneste jydsk Baneanlæg, enten det har været en Station ved Aalborg eller Esbjerg, eller hvad der ellers har været Tale om, uden at det har faaet Støtte fra min Side. Kun i en eneste Henseende har jeg kastet en Tvivl ind, for saa vidt jeg i Gaar sagde, at det sikkert vilde være fornuftigt at bygge disse Hedebaner som private Baner, og jeg fastholder denne Mening, som i øvrigt er blevet støttet ikke blot af det ærede Medlem for Vestervig (N. Andersen) men af Medlemmer af alle Partier, ogsaa af det her i Tinget ledende Reformparti, og derimellem ogsaa fra forskellige jydsk Rigsdagsmænds Side, endnu i Aften saaledes af de ærede Medlemmer for Bælum (Jensen) og for Skanderborg Amts 3die Valgkreds (Bøtker), men det betyder ikke, at man

ikke ønsker, at disse fattige Egne ikke ogsaa skulle faa deres Baner. Jeg føjede ligesom andre ærede Medlemmer til, at jeg fandt det fuldstændig rigtigt, at Staten bragte endog ekstraordinære Ofre, for at disse Egne kunde faa saadanne Privatbaner. Mig rammer Beskyldningen for Uvilje mod Jylland derfor ikke, men jeg forstaar den i det hele taget ikke, og allermindst i Øjeblikket. Der er jo her paa den ene Side Tale om et Anlæg, der er fornuftigt og — hvad jeg nærmere skal komme ind paa — rentabelt for Statsbanerne, og som koster, højt regnet, 3 Mill. — i Virkeligheden er det ikke mere end 900,000, som det faste Anlæg koster, Resten er Driftmateriel — men lad os ogsaa regne 3 Mill. Paa den anden Side ere vi villige til at gaa med til et jydsk Anlæg, som vil løbe op til 10 Millioner, og om hvilket jeg rolig tør sige, at det er temmelig givet, at det ikke kan give 1 Øre til sin Forrentning. Jeg fremdrog ved 1ste Behandling forskellige Momenter til at belyse dette. Der er ingen, der drister sig til at tro, at dette Anlæg, drevet som Statsbane, kan give noget til Forrentning, maa-ske kan det knap nok bære Driften, og dog koster det 3 Gange saa meget, som det Anlæg paa Øerne, der kan betale sig. Det er derfor ganske urimeligt at tale om nogen Uvilje over for Jyderne, og særlig i denne Samling, efter, at man ud over de her nævnte kun har vedtaget Esbjerg Station, Fjerridslev—Thisted-Banen og Horsens—Øder-Banen. Øboerne ere villige, uden Modkrav, gaaede med til alle dem, og jeg synes derfor, vi skulle være fri for at møde den Slags uvederhæftige eller lad mig heller sige ganske uberettigede Beskyldninger. Det ærede Medlem for Hjørring Amts 1ste Valgkreds udtalte endvidere, at jeg var kommen med nogle løse Bemærkninger om, at Gedser-Routen sandsynligvis vilde betale sig; havde jeg set efter i Motiverne, vilde jeg ikke have haft meget Grundlag for at udtale mig saaledes. Jeg tror, at hvis det ærede Medlem vilde se efter i Motiverne, vilde han der have set, at der i dem findes Grundlag for, hvad jeg har sagt. Det ærede Medlem sagde, at Motiverne oplyste for os, at der kun blev transporteret 2,000 Tons Gods over Gedser. Ja, det ved jeg meget godt, men der oplyses ogsaa noget andet, nemlig, at Transporten af 1 Ton Gods koster ad den lange Vej fra Kjøbenhavn over Vamdrup—Hamburg til Berlin 16 Kr., medens den ad den langt kortere Vej over Gedser koster paa det nærmeste 32 Kr. Misfor-

holdet bliver endnu større for alt, hvad der transporteres fra de Steder paa Øerne, der ligge mere mod Vest. Fra det østligste Punkt paa Øerne, Kjøbenhavn, koster det altsaa dobbelt saa meget ad den korte Vej over Gedser, som ad den lange over Vamdrup. Grunden hertil er simpelthen den, at vi ikke have Dampfærgeforbindelse over Gedser; det bringer Udgiften saa højt op, at det slet ikke kan betale sig at gaa den kortere Vej. En Dampfærge vil frembringe en fuldstændig Forandring heri. Motiverne oplyse ved Siden heraf adskilligt om Virkningen af Anlæg af en Dampfærge paa et andet Sted. Mellem Helsingør og Helsingborg transporteredes der saaledes før vi fik Dampfærge 3,000 Tons. Efter at vi have faaet Dampfærge steg det i Løbet af faa Aar til 82,700 Tons, og jeg kan supplere dette Tal med, at det i Aar er vokset til 94,300 Tons. Anlægget af Dampfærge vil sikkert faa den samme Virkning ved Gedser, og der er det gode ved det, at de, der komme til at betale Gildet, naar vi ikke længere gaa den lange Vej, blive de preussiske Statsbaner; det er dem, der have Hovedfordelen af, at vi ere nødte til at gaa over Vamdrup i Stedet for ad den korteste Vej. Motiverne oplyse endvidere, at der kun er 442 Kilometer over Gedser til Berlin, medens der er 807 Kilometer over Vamdrup, hvilket med andre Ord vil sige, at selv om vi fastsatte 50 pCt. højere Takster over Gedser, selv om vi forlangte en saa ekstraordinær Betaling for at bringe Godset over Gedser fremfor over Vamdrup, vilde vi dog kunne bringe Varerne billigere over Gedser til Berlin og det østlige Europa end over Vamdrup med de nugældende Takster. Jeg vil bede de ærede Medlemmer om at se disse Tal efter, de ere korrekte. Selvfølgelig kan intet Menneske sige, hvor stor Fordelen vil blive; men er der noget, man kan slutte med nogenlunde Sikkerhed, er det, at det er en Route, der kan betale sig. Til det ærede Medlem for Esbjerg, som gerne — det hørte jeg ikke selv, men det er refereret mig — vilde holde mig fast, jeg tror, det var over for Kalundborgrouten, vil jeg straks sige, at jeg er aldrig tilbøjelig til at gaa af Vejen for, hvad jeg anser for rigtigt, saa hvis jeg kommer til den Over-

bevisning, at det er en Route, der bør yderligere fremmes, skal det ærede Medlem ikke have vanskeligt ved at holde mig fast paa en Forbedring af den, naar denne kommer til at ligge for i en fornuftig Form. Men jeg vil samtidig slutte mig til den ærede Ordfører, der ogsaa omtalte denne Route, og gøre opmærksom paa, at en Grundforbedring af den er en ret kostbar Foranstaltning. Det drejer sig om enten  $7\frac{1}{2}$  eller  $8\frac{1}{2}$  eller  $10\frac{1}{2}$  Million Kr., efter den Vej, man vælger. Dertil kommer, at det turde være et Spørgsmaal, om det, selv om man vilde ofre disse store Beløb, kunde betale sig for Staten at føre Godsfærger direkte fra Sjælland til Aarhus, og det kunde maaske endnu mindre betale sig at føre dem ved dobbelt Omskibning over Samsø. Dette turde være et Spørgsmaal af Grunde, som jeg ikke her skal komme dybt ind paa, idet jeg tidligere har gentagende Gange fremdraget dem, men som i Korthed bunde i, at en Transport pr. Dampfærge er ganske overordentlig kostbar, sammenlignet med en Transport ad Bane paa Fastlandet. I øvrigt skal jeg herom føje til, at jeg tvivler paa, at nogen af de tre Veje, man fra Udvalget har spurgt Ministeren om, vilde være den rigtigste for en Route fra Kalundborg til Jylland. Jeg er paa dette Punkt foreløbig enig med det ærede Medlem for Bælum (J. Jensen), jeg er ligesom han havnet i, at den rigtigste Vej sandsynligvis vilde være at føre Banen fra Kalundborg til Refsnæs i Forbindelse med Dampfærge herfra over til Hou; det bliver kun 6 Mil for Færgeoverfarten og kun een Sejlads. I det hele taget er dette i øvrigt et Spørgsmaal, som fortjener nøje at prøves, og en rimelig Udgift over for en Løsning her, naar den tillige viser sig, at den kan forenes med en økonomisk fornuftig Drift, vilde have en meget paalidelig Støtte i mig, men for Resten gælder det jo om Kalundborg som om Esbjerg, at vi have, saa vidt jeg ved, i alt kun to Dampskibsrouter, der subventioneres af Staten, og det er netop Kalundborg-routen med 50,000 Kr. om Aaret og Esbjergrouten med betydeligt mere, saa egentlig Tilsidesættelse kan man ikke tale om ved nogen af disse Router.

Naar den ærede Ordfører — jeg tror

særlig over for mig — udtalte, at han tog Afstand fra den stærke Fremhæven af de svenske Konkurrencelinier som Motiv til Gedserrouuten, skal jeg svare, at jeg har, mig bekendt, ikke fremdraget noget i denne Retning under denne Sags Behandling i disse Dage. Jeg har ganske vist sagt, at vi kunne dobbelt trygt gaa til Gedser Linien, fordi den utvivlsomt er en langt naturligere Vej ogsaa for den svenske Trafik end de Forsøg, som, i hvert Tilfælde, hvis vi ikke tage fat, ville blive gjort fra svensk Side for at føre svenske Varer fra Malmø over Warnemünde eller Travemünde. Jeg er tilbøjelig til at tro, at hvis vi lade denne Sag løbe ud i Sandet, vil det ikke vare længe, inden det bliver til Warnemünde, at den svenske Godsfærdsel gaar fra Malmø, og saa vil jeg ganske vist ligesom den højtærede Indenrigsminister ikke finde det morsomt at se danske Varer føres til Malmø for ad den Vej at komme til Tyskland. Noget saa unaturligt kunne vi da komme til at opleve, men lige saa unaturligt, tror jeg, det vilde være, hvis Svenskerne absolut ikke vilde bruge den naturlige Vej over vore Øer. Men i øvrigt har jeg under Sagens Behandling hverken fremdraget Sassnitzrouten eller nogen af de andre fra svensk Side paatænkte Linier.

**N. C. Jensen:** Det er kun nogle ganske faa Bemærkninger, jeg ønsker at gøre til de Forhandlinger, der ere førte, og da særlig til Forslaget, der angaar Projektet Vejle—Give-Banens Forlængelse til Holstebro. Det var med overordentlig Glæde, jeg hørte det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen) saavel som det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) anbefale en lille Ændring, der er stillet af et Mindretal, men dog et Mindretal, der bestaar af Medlemmer fra alle Partier, om at føre Linien noget østligere fra Brande ind til Herning. Den højtærede Minister udtalte i Gaar, at Kommissionen ikke havde udtalt sig særlig for nogen Linie, og deri har han ganske utvivlsomt Ret, men der er det at sige til den paa Kommissionskortet afridsede Linie, at den i og for sig er kommen ind som et naturligt Led, fordi den er bleven fremhævet gennem denne Sags hele Behandling under det private Arbejde, som har været gjort for at naa at faa denne Bane fremmet. Det er ogsaa min Mening, at dersom den højtærede Minister havde naaet at faa fra Jærnbaneadministrationens Side den Begrundelse, som der allerede er bleven talt om ved Sagens første Behandling,

vilde det have vist sig, at der var saa gode Grunde, der talte for Linien Øst om Søby Sø, at man vel fra alle Sider har erkendt, at det var den Vej, man burde gaa. Men i øvrigt skal jeg tilføje, at de Udtalelser, der faldt fra Ministeren i Gaar, gik i den Retning, at man vil være beredt til at undersøge disse Forhold i Fremtiden. Jeg nærer ikke Spor af Tvivl om, at naar der bliver foretaget en grundig Undersøgelse, vil man fra alle Sider erkende, at det er den naturlige og berettigede Linie. Den ærede Ordfører har imidlertid i Dag i sine ret stærke Udtalelser givet denne Sag en noget anden Vending. Det forekommer mig, at han udtalte sig noget stærkere, end jeg i hvert Fald fra mit Standpunkt kan erkende Berettigelsen af. Den ærede Ordfører udtalte nemlig, at for saa vidt Mindretallet fastholdt sit Ændringsforslag, og det blev forkastet, da var Ministeriet bundet til aldrig nogen Tid at maatte gaa Øst om Søby Sø efter denne Lov. Det forekommer mig at være en noget for stærk Udtalelse, idet Ministeren, forekommer det mig, efter Loven og efter sine Udtalelser vil være fuldt ud berettiget til at lade denne Linie undersøge trods de ret stærke Udtalelser fra den ærede Ordfører. Men det er en Selvfølge, at det ikke er i Mindretallets Favør og heller ikke i den Egns Favør, at der bliver lagt mindste Gran af Hindring i Vejen for videre Undersøgelse, og jeg ønsker at gøre opmærksom paa, at ikke alene Mindretallet har erkendt i det stillede Ændringsforslag, at det var et berettiget Ænske, der er fremkommet, men hele Udvalget har i sin Betænkning jo gjort dette gældende, at man burde maaske undersøge, om denne Linie ikke var mere naturlig og mere berettiget end den anden. Men da nu ogsaa hele Udvalget har erkendt dette i Betænkningens Ordlyd, kan jeg ikke tro, at det kunde omstøde Ministerens og i det hele Administrationens Stilling til denne Sag, at Mindretallets Ændringsforslag blev forkastet, at dette alene skulde gøre det umuligt at faa disse Ting undersøgt, thi da maa det ogsaa omstøde dette, som hele Udvalget har været enig om at henstille. Dette kan jeg ikke erkende. Naar jeg desuagtet tilraader Mindretallet at tage Ændringsforslaget tilbage, er det fordi jeg tror, det vil være i denne Egns Interesse, at der ikke bliver lagt Spor af Hindring i Vejen for videre Undersøgelse. Thi vel er det saaledes, som den ærede Minister udtalte for lidt siden, at det er den stærkeres Ret, der gør sig gældende,

men det er min Overbevisning, at naar begge disse Linier blive undersøgte, vil det vise sig, at den østlige Linie er langt den bedste og langt mere formaalstjenlig end den vestlige. Jeg tror, man da vil komme til at erkende, at Mindretallet, selv om det ikke er stærkt nok til at gennemføre sine Ønsker her, alligevel havde Ret, og at man da ogsaa i Praksis vil give det Ret. Derfor vil jeg tilraade det Mindretal i Udvalget, der har stillet Ændringsforslaget, at tage dette tilbage.

Før jeg slutter, vil jeg dog gøre et Par Bemærkninger til det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgekreds (L. Rasmussen). Jeg skal ikke opholde mig ved hans Bemærkning om Vejle—Give-Banens Fortsættelse til Holstebro og Vejle—Give-Banens Overtagelse som Statsbane. Men det ærede Medlem for Ribe Amts 4de Valgekreds drog en efter min Mening underlig Sammenligning mellem de forskellige Baneprojekter, som her foreligge, idet han kom til det Resultat, at Viborg—Herning-Banen var den eneste af disse Baner, der fortjente at anlægges som Statsbane, men dog erkendte, at Banestrækningen fra Langaa over Silkeborg, Grindsted osv. til Bramminge var en fuldt berettiget Bane. Det ærede Medlem stillede den sammen med Vejle—Give-Banens Forlængelse til Holstebro og sagde, at disse to Baner burde efter hans Mening anlægges som Privatbaner. Jeg er noget tilbøjelig til at tro, at i værste Fald, dersom man vilde tilnærmelsesvis gaa den Vej, som man er gaaet med Thisted—Fjerridslev-Banen i Aar, og vilde give et noget lignende Tilskud fra Statens Side, vilde man kunne bygge Vejle—Give-Banen til Holstebro, og jeg er tilbøjelig til at tro, at Egnens Beboere ikke ville have saa forfærdelig meget imod det, fordi jeg tror, at denne Bane vilde komme til i hvert Fald at kunne bære sig saa nogenlunde; jeg tror, at Pengene vilde kunne skaffes til Veje til en saadan Bane ogsaa ad den Vej, naar der var tilstrækkeligt stort Tilskud fra Statskassen. Men der er der dog det at bemærke, at Midtlængdebanen fra Langaa over Silkeborg til Bramminge ikke i denne Henseende kan sammenstilles med Vejle—Give-Banens Fortsættelse til Holstebro, for denne har begge Amter, baade Ringkøbing og Vejle Amter, som ganske sikkert ere villige til at yde Tilskud, og den har Vejle By, Herning By og Holstebro By osv.; alt dette mangler Banen fra Langaa over Silkeborg til Bramminge. Den vil ikke kunne paaregne nogen særlig stor Støtte fra Amtet og endnu

mindre fra Byerne, hvilket efter mit Skøn med andre Ord vil fuldstændig umuliggøre at bygge den som Privatbane, hvilket atter vil sige, at hvis man vil stille sig saaledes til denne Bane, vil den være aldeles uigen-nemførlig. Jeg tror, at denne Bane har saa stor Betydning baade som Trafik- og Lokalbane for den paagældende Egn, hvad ogsaa det ærede Medlem konkluderede hen til, og jeg tilføjer, at jeg er enig med ham i Ønsket om, at den for Sønder Omnes Vedkommende kunde komme saa vestligt som muligt. Men skal man naa ved denne Bane at komme denne Egn til gode, kan det kun ske derved, at Staten tager denne Sag i sin Haand. Det er min fulde Overbevisning, at vil man til det yderste holde fast ved, at det er det naturligste at bygge denne Bane som Privatbane, vil man kun gøre det umuligt at bygge den.

**Hammerich:** Jeg havde forsømt at notere det Punkt, hvorfor jeg i Gaar begærede Ordet, nu husker jeg, hvorfor det var, og derfor har jeg maattet bede om Ordet for en kort Udtalelse, i hvilken jeg ønsker at motivere, hvorfor jeg ikke som min Meningsfælle det ærede Medlem for Vestervig (N. Andersen), med hvem jeg ellers er ganske enig i hele denne Sag, har fundet det rigtigt at forlange et Offer af Korsør Kommune for Anlægget dernede. Jeg kan være ganske enig i, at naar man ved et saadant forbedret Baneanlæg skaffer bedre Vilkaar for en Kommune, er det ogsaa berettiget at stille nogle Krav til den, men hvad der her er Tale om, er i meget ringe Grad noget, som sker til Fordel for Korsør Kommune. Ja, man er nær ved at kunne sige, at det væsentlige i det foreliggende Forslag, naar det kommer til Stykket, snarere er til Skade for Korsør. Det væsentligste i Forslaget er nemlig en Forbedring af Dampfærgetrafikken, men den gaar jo snarest ud paa at føre Varerne uden om Korsør paa Vogne, som løbe videre op i Sjælland, og ved den Forøgelse og Forbedring af de hertil sigtende Anlæg, som foreslaas, vil den Mur, som Statsbaneanlægene her have skabt mellem Korsør og dens Forstad Halskov, om muligt blive endnu bredere end den hidtil har været. Nu er jeg ganske vist paa det rene med, at de Forandringer, Forslaget har undergaaet siden i Fjor, tage det Hensyn til Korsør ogsaa noget at lette for Byen Adgangen til Dampfærgen. Men det er et saa lille Gode, at jeg finder det meget sandsynligt, at Korsør kunde sige, at den ikke vil gøre noget Offer for at

fremme hele dette Anlæg, og jeg anser det da for urigtigt at gøre et saa betydningsfuldt Anlæg afhængigt af, om Korsør vil sige Ja eller Nej. Kunde man endda paalægge Byen det, hvad der dog ikke vilde være retfærdigt, blev denne Bestemmelse i hvert Tilfælde mindre skæbnesvanger. Men jeg vil anse det for saare muligt, at Korsør siger Nej, og det bør dog ikke hindre Gennemførelsen af hele dette Anlæg. Derfor har jeg ikke i dette Punkt kunnet følge Regeringsforslaget og maa raade ærede Medlemmer at stemme imod, at Anlægget i Korsør gøres afhængigt af det af Kommunen der forlangte Offer.

**R. Nielsen:** Jeg havde nærmest begæret Ordet for at gøre en Indsigelse mod den Opfattelse af Afstemningen om Ændringsforslagene som den ærede Ordfører gør gældende; men da alt, hvad jeg havde at sige, i det væsentlige er blevet sagt af det ærede Medlem fra Give (N. C. Jensen), skal jeg frafalde Ordet.

**A. Nielsen:** Maa jeg begynde med den ganske korte Bemærkning til det ærede Medlem for Aarhus Amts 4de Valgkreds (J. Nielsen), at det forekommer mig, hans Standpunkt var lidt mere ejendommeligt, end ønskeligt kunde være, hvis man skulde have Klarhed over det. Han vilde have alle tre Linier: Viborg—Herning, Rødkærbro—Kellerup og Langaa—Silkeborg, men forholder det sig saaledes, synes jeg, vi savne hans Navn under Ændringsforslaget Nr. 1 sammen med Flertallet, der holder paa Viborg—Herning Banen, og under Nr. 5 burde han have sat Rødkærbro i Stedet for det mærkværdige flydende Punkt, som ingen kan hitte, men som skal ligge et Sted mellem Viborg og Langaa. Det er altsaa for disse to Punkters Vedkommende vanskeligt at faa fat paa, hvorledes det ærede Medlem kan faa sine Ønsker udformede. Endelig mangler der et nyt Nummer, som vi maaske kunde kalde Nr. 20, hvor det ærede Medlem burde have sat Langaa—Silkeborg.

Maa jeg over for den højtærede Minister ogsaa gøre en Bemærkning. Jeg tillod mig at afbryde den højtærede Minister i Aften under hans Henvendelse til mig med den Bemærkning, at hans Ytringer beroede paa en Misforstaaelse. Jeg udtalte ikke, at han havde vist Uvilje over for Jylland. Jeg er saa heldig at have det stenografiske Manuskript og for at rette den Misforstaaelse, her er til Stede, skal jeg tillade mig at oplæse de Par

Linier, her er Tale om. Jeg sagde, at den højtærede Minister syntes ved en Korrespondance til adskillige Blade at være ledet ind paa den Tanke, at dette Forslag skulde være et Udtryk for en særlig Velvilje over for ham i Anledning af hans Tilbagetræden. Men sagde jeg, jeg antager ikke, at dette har noget at gøre hverken med en særlig Velvilje eller Uvilje. Jeg antager, at disse Forslag have deres Begrundelse i selve Sagens Natur og i intet andet . . . (*Indenrigsministeren:* Det var slet ikke det!) . . . Ja, jeg har ikke i øvrigt brugt Udtrykket Uvilje i Forbindelse med Ministerens Holdning over for de jyske Jærnbanelorslag. Det maa bero paa en Misforstaaelse, naar man har ment, at der er talt om Velvilje eller Uvilje, men her kunde jeg tænke mig, at Misforstaaelsen laa. Ellers kan jeg ikke knytte det til noget som helst. Den højtærede Minister hentydede atter og atter til, at det Projekt, som han har fremlagt, og som jeg for mit Vedkommende i alt Fald ikke har angrebet, er det eneste, der har været Enstemmighed om i Kommissionen. Men her maa jeg atter minde om, at den højtærede Minister under 1ste Behandling netop af dette Forslag, vilde berolige mig med, at Kommissionen havde anbefalet Viborg—Herning-Banen, og at vi derfor kunde være saa ganske trygge. Det er det, der gør, at jeg nu føler mig lidt forurologet ved, at den højtærede Minister skyder sig ind under denne ringe Minoritet, der var i Kommissionen mod denne Bane, og siger, at vi af Hensyn til, at der var Modstand i Kommissionen over for dette Projekt, maa være forsigtige med at tage det op, da det vilde volde Vanskeligheder osv.; det er det, jeg ikke kan anerkende for rigtigt. Naar Ministeren endvidere henviser til, at Herning—Holstebro og Vejle—Give-Banerne staa som Nr. 1, maa jeg minde om, at Kommissionen udtrykkelig tager Forvaring mod, at denne Nummerering har noget som helst at gøre med Kommissionens Ønsker i Henseende til, hvad der skal være i første, og hvad der skal være i anden Række. Kommissionen *maatte* stille dem op i en vis Række, og saa blev Holstebro—Herning—Give-Banen Nr. 1 og Viborg—Herning-Banen Nr. 2. Ministeren maa altsaa ikke skyde sig ind under den ringe Minoritet, der var mod Viborg—Herning-Banen, og han kan absolut ikke henviser til Rækkefølgen.

Om Ministeren finder det rigtigt fremdeles at skyde sig ind under Generaldirektoratets Indstilling, som jeg ikke kender,

skal jeg lade staa hen. Muligvis der ogsaa der kunde foreligge en vis Tilfældighed. Jeg er tilbøjelig til at tro det. Den højtærede Minister har henvendt sig til Generaldirektoratet, dette har saa tænkt som saa: Nu tager jeg og indstiller en Bane, ikke den mindste og ikke den største, men den midt imellem. Men en saadan Indstilling kan ikke være fyldestgørende. Den højtærede Minister forklarede siden, at det, jeg havde fremhævet, at han kunde nævne et Beløb af 350,000 Kr. ud over det, Udvalget havde kalkuleret som det, hvorfor Banen kunde udføres, ikke beroede paa, at der forelaa noget udarbejdet Projekt, men det stod i Forhold til andre forretningsmæssige Spørgsmaal mellem den højtærede Indenrigsminister og Jærnbanebestyrelsen. Men den højtærede Minister vil indrømme mig, at naar jeg ved, at der har været foretaget Undersøgelser ude i Marken for en Maaned siden, og jeg saa lægger det til det Faktum, at den højtærede Minister korrigerer Udvalgets Tal, saa ligger det nær for mig at drage den Slutning, at der er en absolut Forbindelse imellem disse Undersøgelser og denne Korrigeren. Men selvfølgelig, jeg har ikke villet undersøge, at den højtærede Minister har hjemme paa sit Kontor liggende et udarbejdet Projekt, som han forholder Rigsdagen. Jeg tvivler intet Øjeblik om, at der ikke foreligger noget Projekt, og det er just det, jeg beklager. Gid der havde ligget et saadant paa Ministerens Kontor, saa vi kunde sende Bud efter det og faa det lagt frem paa Tingets Bord i Morgen! Den højtærede Minister udtalte sig saa om at skifte fra Statsbane til Privatbane, men det forekommer mig rigtignok, at han kom paa to Privatbaner, hvilket er en for meget. Viborg—Aalestrup-Banen blev bygget privat, men er under Statsbanedrift og maa saaledes karakteriseres som Statsbane. Saa gentog den højtærede Minister atter, at han ikke vilde udtale sig *imod* Viborg—Herning-Banen. Jeg er ham taknemmelig for, at han ikke tager for stærkt Standpunkt til den. Jeg maatte i høj Grad beklage, hvis det skete. Jeg synes ikke, han i en Modstand mod Banen kan støtte sig til Kommissionen, og jeg tvivler ogsaa om, at Generaldirektoratet giver ham tilstrækkelig Støtte for den, da Modstanden dog kunde have uheldige Følger. Ministeren henviste endvidere til, at der havde været Deputationer herovre, som vilde have helt andre Forslag end de her omtalte. Det er meget muligt, men det burde for øvrigt ikke kunne afskrække nogen fra at følge

det her foreliggende Forslag. Men jeg skulde være fejl underrettet, hvis den Deputation, som den højtærede Minister her sigter til, ikke ogsaa ønsker Viborg—Herning-Banen. Jeg tror, at alle rimelige og forstandige Folks Ønsker omfatte Viborg—Herning-Banen. Saadan en Perle er denne Bane, og den højtærede Minister vil deraf kunne forstaa, at det er et Fejlgreb, at han — som jeg bemærkede ved 1ste Behandling — ikke har trukket denne op af Lykkeposen.

Maa jeg saa gøre et Par smaa Bemærkninger til det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds. Det interesserer mig selvfølgelig, at det ærede Medlem har nævnt mig som det hvide Lam i Mod-sætning til den glubende Ulv, det ærede Medlem for Viborg Amts 2den Valgkreds (Ravn), hans nære Ven og Frænde. Nu, det gaar vel her som saa ofte ellers: Frænde er Frænde værst, og det skal jeg derfor lade ligge de to ærede Herrer imellem. Men naar det ærede Medlem siger, at Hovedpunktet i hans Forslag ikke er blevet imødegaaet, turde dette være ret naturligt, fordi der ikke er noget at imødegaa. Hovedpunktet er jo det flydende „Punkt“ paa Linien mellem Viborg og Langaa. Det er ifølge sin Beskaffenhed ikke til at faa fat paa. Men kan kun pege hen paa hele Forslaget som en Kuriositet, og dermed er man færdig med det. Det ærede Medlem siger, at Viborg—Herningbanen er trukken frem paa en meget ensidig Maade. Det forstaaer jeg ikke. De Autoriteter, kommunale og andre Institutioner, der stode bag Forslaget 1896, vedkende sig det ogsaa i dette Øjeblik, og jeg forstaaer derfor ikke, hvorledes det ærede Medlem kan karakterisere denne Bane eller dens Fremkomst som ensidig. Jeg maa sluttelig ogsaa rette en Misforstaaelse, som det ærede Medlem gjorde sig skyldig i. Det ærede Medlem sagde, at han fra mig havde faaet Løfte om en Bane fra Rødkærnsbro over Kellerup til Silkeborg, naar han vilde støtte Viborg—Herningbanen. Noget saadant Løfte har jeg aldrig givet. Jeg har kun givet det ærede Medlem et Raad, idet jeg har sagt: Lad os nu være enige om at tage fat paa at støtte Viborg—Herningbanen og i næste Omgang Viborg—Langaa-banen, og lad os saa hjælpes ad med at faa den lille Stikbane fra Rødkærnsbro til Silkeborg. Jeg har altsaa ikke givet det ærede Medlem noget Tilbud, men kun det Raad, at vi skulde hjælpes ad, og det Raad holder jeg fast paa som meget forstandigt. Dertil skal jeg indskrænke mig.

**L. Rasmussen:** Jeg kan meget godt indrømme over for den ærede Minister, at jeg muligvis ikke i fremtrædende Grad er i Besiddelse af Evnen til ved min Tale klart og koncist at give mine Tanker og Følelser Udtryk, men jeg mindes ikke nogen Sinde hverken her i Salen eller uden for den i den Grad at være bleven misforstaaet som af den højtærede Minister i Dag. Den ærede Minister udtalte, at jeg fordømte den jydsk Jærnbane-kommissions Arbejde, og at, hvis jeg havde været Medlem af den jydsk Jærnbane-kommission, vilde der sikkert ikke være kommet saa stor Enighed til Stede, som der faktisk har været. Jeg kunde være tilbøjelig til at udsætte en Præmie, for saa vidt den højtærede Minister eller overhovedet nogen i eller uden for denne Sal kan paavise et eneste Tilfælde, hvor jeg har udtalt mig imod den jydsk Jærnbane-kommissions Forslag. Jeg har overalt, hvor denne Sag har været paa Tale, ikke blot anbefalet den, men ogsaa forsvaret den mod Angreb. Min Stilling kunde jo simpelthen ikke være nogen anden, idet den jydsk Jærnbane-kommissions Forslag i alt væsentligt er det samme som det, jeg var Medforslagsstiller og Ordfører for at bringe frem her i Tinget i Slutningen af Samlingen 1897—98. I Enkeltheder afviger den jydsk Jærnbane-kommissions Forslag med Hensyn til selve Anlægget og er en Del dyrere at udføre, men det bliver saa ogsaa en Del bedre for vedkommende Egn. Som sagt, jeg har ingen Sinde angrebet, og det kunde ikke falde mig ind at tale imod den jydsk Jærnbane-kommissions Forslag. Men naar jeg har talt om, at det muligvis vilde være rigtigere at anlægge nogle af de Jærnbaner, som den jydsk Jærnbane-kommission har foreslaaet som Statsbaner som Privatbaner, har jeg udtrykkelig udtalt mig om Sagen set fra et nationaløkonomisk Standpunkt, og jeg tror, at disse Udtalelser i og for sig vare ganske berettigede. At vedkommende Egne helst ønske dem anlagte som Statsbaner og drevne for Statens Regning; derom kan der ikke være Tvivl, og jeg udtalte jo ogsaa for mit Vedkommende, at jeg vilde stemme for det Forslag, som nu af Flertallet er foreslaaet for Vejle—Herning—Holstebro-Banens Vedkommende, idet jeg samtidig udtalte, at naar det blev stillet saaledes, ansaa jeg Flertallet for moralsk set uberettiget til at modsætte sig Langaa—Bramminge-Banens Udførelse som Statsbane. Jeg hævdede ud fra den samme Betragtning, som senere blev gjort gældende fra anden Side, at Langaa—Bram-

minge-Banen har mere Betydning for den gennemgaaende Trafik, end Holstebro—Vejle-Banen vil kunne faa.

Den højtærede Minister vilde tillægge mig en Udtalelse om eller i alt Fald af mine Udtalelser drage den Mening, at Jyderne ikke skulde kunne komme til Øerne. Noget saadant har jeg paa ingen Maade udtalt. Hvad jeg har sagt, er, at jeg fandt det naturligt, naar vi tænke paa at forbedre Routen Aarhus—Kalundborg, at Trafikken fra det nordlige Jylland, fra den Del, der ligger Nord for Skanderborg—Skjern, blev ført over Aarhus—Kalundborg i Stedet for over Fredericia—Fyn; men selvfølgelig har jeg ikke udtalt noget om, at Jyderne ikke skulde komme til Øerne. De komme jo paa denne Maade nemmest til Sjælland, og ville de til Fyn, ja, saa maa de naturligvis tage over Fredericia. Jeg skal ikke gøre flere Bemærkninger over for den højtærede Ministers Udtalelser; jeg tror, at er der andre Uoverensstemmelser, bero de ogsaa paa Misforstaaelse, saaledes som jeg her har udtalt. For øvrigt gjorde den højtærede Minister jo ikke mange Bemærkninger til mine Udtalelser. Det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds sluttede sine Udtalelser over for mig med, at der var ingen Udtalelser, der havde forundret ham saa meget som mine, fordi de — ja, maaske ikke fordi, men maaske snarere — endskønt de vare i alt væsentligt overensstemmende med hans Mening. Det giver en underlig Karakteristik af det ærede Medlems Opfattelse af hans eget Forslag, at han forbavses mest over de Udtalelser, der stemme overens med hans egen Opfattelse. Det ærede Medlem klagede over min lidenskabelige Tone her i Tinget. Jeg kan meget gerne indrømme, at det meget ærede Medlem har større Evne end jeg til at udtale sig paa en blid, venlig og maaske indsmigrende Maade. Men enhver Fugl maa synge med sit Næb, og han maa derfor lade mig synge med mit. Jeg kan ikke synge med andres. Det ærede Medlem udtalte endvidere at jeg ironiserede over, at medens han krævede af os, at vi kun maatte fremlægge Forslag, der vare klare, ledsagede af Tegninger og Overslag, saa var han kommen med to Forslag, hvori der hverken var det ene eller det andet. Nej, det har jeg ikke ironiseret over, jeg har kun fremhævet de nøgne og skære Fakta, og dem maa det ærede Medlem godkende. Jeg skal endnu tilføje et Bevis paa den forbavsende Logik, som det ærede Medlem præsterede i sin Udtalelse i Gaar. Efter at det ærede Med-

lem havde erklæret ikke at kunne gaa ind paa Forslaget om Viborg—Herning-Banen og i særlig Grad fremhævede, at det var af den Grund, at der ingen Overslag, ingen Planer, ingen Beregninger var, saa at man ikke vidste, hvad det vilde koste. (Sloth: Nejl) Jo, det ærede Medlem udtalte, at da det var saaledes, kunde han ikke gaa med — men han kom dog med et Forslag om Langaa—Silkeborg Banen og om at gaa derfra til Bramminge. Altsaa, af den Grund, at der ingen Tegninger og Beregninger var til Forslaget om Viborg—Herning-Banen, kunde han ikke gaa med dertil, men derimod kunde han gaa med til et Forslag, der omfattede en 3 Gange saa lang Strækning og rimeligvis var 3 Gange saa dyrt, skønt der hverken var det ene eller det andet af Beregninger, Planer osv. Hermed skal jeg være færdig med det ærede Medlem for Viborg Amts 3die Valgkreds, og har saa kun en enkelt Bemærkning at gøre til det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgkreds. Dette ærede Medlem udtalte over for mig, at jeg havde draget en underlig Sammenligning mellem de Baner, der her var Tale om. Jeg skulde have ment, at Herning—Vejle-Banen meget godt kunde bygges privat og ogsaa talt om, at Langaa-Banen kunde bygges privat. Naar jeg har talt paa den Maade, som jeg har talt, var det set fra et nationaløkonomisk Standpunkt, og naar jeg kan gaa ind paa, at Herning—Vejle-Banen bygges som Statsbane, saa er det i ikke ringe Grad af Hensyn til, at vi derved komme til at staa stærkere i vor Fordring om at faa Langaa—Bramminge-Banen bygget som Statsbane. Jeg hævder stadig, at dersom der kan være Tale om at bygge Herning—Vejle-Banen som Statsbane, er det langt mere berettiget at bygge den anden som Statsbane. Til Slutning endte det ærede Medlem med at sige, at han godt kunde gaa ind paa at bygge hele Strækningen Holstebro—Vejle som Privatbane og den anden som Statsbane. Der er saaledes ingen Grund til at undre sig over de Sammenligninger, jeg har draget mellem disse Baner. Det er det samme, han til syvende og sidst havnede i.

**N. Andersen:** Efter at jeg har hørt den højtærede Ministers Udtalelse i Gaar om det af mig i Forbindelse med 5 andre Medlemmer stillede Ændringsforslag under Nr. 2 og hørt, at den højtærede Minister er villig til at tage Spørgsmaalet om Baneliniens Retning mellem Give og Herning til fornyet Overvejelse, forinden den bliver fast-

slaaet, og i Henhold til de Udtalelser, der i øvrigt ere fremkomne fra flere Sider, hvoraf jeg har dannet mig det Skøn, at der næppe er Tvivl om, at naar Sagen bliver behørig undersøgt, ville Statsbaneautoriteterne rimeligvis komme til det samme Resultat, som den jydsk Jærnbanekommission er kommen til, nemlig at Linien bør lægges, som det hedder, Øst om Søby Sø i Stedet for saa langt mod Vest som foreslaaet, skal jeg tillade mig, efter Samraad med de øvrige Forslagsstillere, at tage Ændringsforslaget Nr. 2 tilbage.

**Formanden:** Ændringsforslag Nr. 2 er taget tilbage. Maa jeg spørge, om nogen optager det?

**Ordføreren (Krabbe):** Jeg optager det. Det er egentlig kun for at imødegaa nogle Udtalelser, som for Tingets Praxis synes mig at kunne være faretruende, at jeg har optaget dette Ændringsforslag, som jeg ikke vil fastholde. Det ærede Medlem for Vejle Amts 4de Valgkreds (N. C. Jensen) og Ringkøbing Amts 5te Valgkreds (R. Nielsen) have ment at burde hævde, at fordi et Ændringsforslag om en Retningslinie bliver forkastet af Tinget, vil Ministeren alligevel kunne udføre Banen i den Retning, som Ændringsforslaget gik ud paa at fastsætte. Jeg tror, jeg er i Overensstemmelse med, hvad der tidligere vistnok uimodsagt er blevet hævdet her i Tinget, naar jeg siger, at en saadan Opfattelse er uberettiget, og Tinget tror jeg bør holde paa, at hvis det stemmer over et Forslag og forkaster det, saa er Regeringen ikke mere berettiget til at tage det forkastede Forslag op og bringe det til Udførelse. Blot for at gøre dette gældende er det, jeg har optaget dette lille Forslag, som jeg herved tager tilbage.

**Indenrigsministeren (Bramsen):** Jeg bad kun om Ordet for at slutte mig til den ærede Ordfører i hans Udtalelse. Ogsaa jeg forstaaer Spørgsmaalet saaledes. Maa jeg samtidig oplyse, at der ogsaa har været Deputationer hos Indenrigsministeren med Anmodning om, at man dog endelig maatte opretholde den i Regeringsforslaget foreslaaede Linie. Jeg vil kun sige, at jeg ikke kan have nogen Mening om, hvorledes Retningen til sidst vil vise sig at være, men jeg har kun villet gøre opmærksom paa, at det er dog ikke det eneste Ønske, der var fremført, nemlig, at Retningen skulde falde saaledes som foreslaaet her i Forslaget, men at der ogsaa er fremkommet Ønsker i modsat Retning, men i

øvrigt opfatter jeg Sagen saaledes, som den ærede Ordfører udtalte med Hensyn til dette Ændringsforslag.

**Formanden:** Ændringsforslag under Nr. 2 er altsaa taget tilbage. Maa jeg spørge, om nogen optager det?

**R. Nielsen:** Jeg optager det og beder om Ordet.

**Formanden:** Det ærede Medlem har Ordet.

**R. Nielsen:** Jeg er ikke uenig med den ærede Ordfører i hans Opfattelse af Afstemningens Betydning, men jeg har ment at kunne gøre gældende med nogen Føje, at naar Ordføreren og Udvalget i Betænkningen have udtalt, at det er under Overvejelse, og have holdt det aabent, hvad jeg har opfattet saaledes, at det var en Henstilling til Ministeriet om at undersøge Banelinien, saa kunde den ærede Ordfører med fuld Føje i Stedet for den Maade, hvorpaa han begrundede det, da han havde Ordet første Gang om dette Forslag, have udtalt sig i Retning af, at selv om dette Forslag blev forkastet her, fastholdt Udvalget sin Opfattelse, at Undersøgelsen af denne Linie burde ske. Det var den Stilling, som jeg troede vilde have været naturlig, saa meget mere som jeg ingenlunde er sikker paa, at Forslaget vilde være faldet ved Afstemningen, men jeg er selvfølgelig heller ikke sikker paa, at det vilde være blevet vedtaget, og det var derfor naturligt, at jeg sluttede mig til dem, der tilraadede at tage det tilbage, naar den Opfattelse blev gjort gældende, som den ærede Ordfører har gjort sig til Talsmand for. Jeg skal derfor for mit Vedkommende tage Forslaget tilbage.

**Formanden:** Er der flere, der ville optage Forslaget? (Ophold.) Da dette ikke er Tilfældet, er det bortfaldet.

**Ordføreren (Krabbe):** Forinden Forhandlingen gaar til Ende, vil jeg gerne have, at et Punkt blev klarert, der nogle Gange er berørt af den ærede Minister, nemlig om, hvad det i Virkeligheden er, som Udvalget i Henseende til jydsk Baner har henvendt sig til Ministeriet om. Jeg tror, at den ærede Ministers Erindring har svigtet ham, eller at det ikke har været ham nærværende, hvad Henvendelserne ere gaaede ud paa. Den første skete den 17de Februar i Fjor, og det, som der da blev

anmodet om, var Oplysninger om, hvilke ny Baner til Befordring af jydsk Eksport over Esbjerg Regeringen havde paatænkt. Det er det første. . . . (Afbrydelse af Bluhme) . . . Det var ikke det ærede Medlem, der havde fremkaldt det, men Spørgsmaalet gik ud paa dette at bede oplyst, netop hvad Regeringen paatænkte af Jærnbaneanlæg for Udførslen over Esbjerg. . . . (Indenrigsministeren: Af hvad Datum er det Brev?) . . . Af 17de Februar f. A. . . . (Indenrigsministeren: Det er ikke i min Tid) . . . Nej, det er det ikke. Denne Henvendelse førte ikke til noget videre Resultat. Saa i denne Samling var det under 21de December f. A., at Udvalget skrev til Ministeren, at man efter at den under 13de September og 19de November forrige Aar angaaende Jærnbaneanlæg i Jylland nedsatte Kommission i September f. A. havde afgivet sin Betænkning, kunde „ønske at have de Forslag foreliggende, som Regeringen maatte ville fremsætte i indeværende Samling angaaende Statsbaneanlæg i Jylland“. Derpaa modtog Udvalget et Svar gaaende ud paa, at Regeringen i Aar vilde forelægge Forslag om et Baneanlæg fra Holstebro til Give, og herpaa skriver saa Udvalget under 2den Februar d. A. til Ministeren: „I behagelig Skrivelse af 8de forrige Maaned har Deres Ekscellense tilkendegivet som Indenrigsministeriets Hensigt snarest muligt i Folketinget at fremsætte Forslag om en Statsbane fra Holstebro over Herning til Give. I denne Anledning skulde man tillade sig at henstille, at det ogsaa bebudede Forslag om Anlæg af en Statsbane fra Viborg til Herning maatte blive fremsat samtidig hermed“. Altsaa det, som det havde været Udvalget magtpaaliggende fra Begyndelsen af, er netop at fremkalde Oplysninger og Tilskyndelse til at fremme Linier til Udførsel over Esbjerg til England, og efter at Ministeren saa besluttede sig til at foreslaa en Holstebro—Give-Bane, gik Udvalget villigt ind paa Ministerens Forslag. Men efter den Tankegang, jeg har tilladt mig at fremsætte, at der for at tilvejebringe en vis Ligevægt i de jydsk Forbindelser maatte komme et Forslag, der pegede den anden Vej, hen-

#### Rettelse.

Sp. 5148, L. 12 og 17 f. n., samt Sp. 5149, L. 1 f. o.: „Viborg“, læs: „Silkeborg“.

stillede man, at Viborg—Herning-Forslaget ogsaa maatte komme frem. Det er jo for den Sags Skyld ren Historie nu og ikke mere af praktisk Betydning; da det ikke syntes mig, at det var erindret rigtigt, mente jeg det dog rigtigt at oplyse dette. — Hvad det mest debatterede Forslag angaar, om Viborg—Herning-Banen, tror jeg efter de meget fyldige og meget kyndige Forsvar, den har faaet fra mange ærede Medlemmer i Salen, ikke at behøve at gaa videre ind derpaa. Det er aabenbart, at Forslaget er meget stærkt støttet fra dette Ting, men jeg føler blot Trang til at gøre en enkelt Bemærkning med Hensyn til den højtærede Ministers Ytring om, at dette Forslag kun blev underkastet to Behandlinger. Dertil vil jeg sige, at faa Jærnbaneanlæg ere blevne underkastede saa mange Behandlinger som dette i dette Ting. Det har snart i Mands MInde været en jævnlig Gæst i Tinget, og ogsaa jævnlig været en Genstand for dette Tings Veltalenhed. Men selv formelt vil det faa sine tre Behandlinger, og det er naturligvis ogsaa kun i Kraft deraf, at vor højtærede Formand har kunnet tillade Udvalget at stille det som Ændringsforslag til Lovforslaget; thi Forslaget udgjorde ved første Behandling af det af den højtærede Minister fremsatte Forslag en meget væsentlig Del af Forhandlingen her i Salen, saa at man maa sige, at det i Virkeligheden var en Førstebehandling. Naar det da optages formelt til anden Behandling, kan det, naar man ikke vil holde sig til de tommeste Formaliteter, siges, at dette Forslag har undergaaet en Behandling forud, og i Kraft deraf kan det være tilstrækkeligt formelt at optage det saaledes, som den højtærede Formand har tilstedet det. Og realt er det fuldt saa meget behandlet som noget andet Forslag.

**Formanden:** Maa jeg i Anledning af, hvad den ærede Ordfører nu anførte, gøre opmærksom paa, at foruden Viborg—Herning-Banen foreligger der Forslag til andre Jærnbaner, som ikke have været saa meget behandlet som Viborg—Herning-Banen, men jeg har alligevel ikke troet at burde nægte at tage dem til Forhandling, thi det er en gammel Praksis saavel i dette Ting

som i det andet, at der ved anden Behandling er optaget og med Regeringens Samtykke gennemført flere Jærnbane-forslag, som ikke have været til en 1ste Behandling.

**Indenrigsministeren (Bramsen):** Jeg skal indrømme, at Forslaget om Viborg—Herningbanen har været saa meget behandlet i disse Dage, at det godt kan gælde for fire Behandlinger. Med Hensyn til det andet, som den ærede Ordfører (Krabbe) fremførte, var det mig behageligt, at den Skrivelse, som er aftrykt i Udvalgets Betænkning, nu er bleven suppleret med en Gengivelse af den Skrivelse fra det ærede Udvalg til Ministeriet, hvorpaa den førnævnte altsaa er Svar, det er Skrivelsen af 21te December 1899, og det er til denne Skrivelse, jeg har refereret, naar jeg har fremsat, at det var stillet som en Forudsætning fra Udvalgets Side for at behandle Spørgsmaalet om en forbedret Dampfærgesfart mellem Gedser og Warnemünde, at der fra Regeringens Side fremsattes Forslag om jyske Baner. Det er den Skrivelse, hvortil jeg har refereret, i hvilken Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgesforbindelse mellem Gedser og Warnemünde, skriver: Inden videre foretages angaaende det til nærværende Udvalg henviste Lovforslag kunde man ønske osv. Det har jeg maattet opfatte saaledes, at Udvalget ønskede et eller flere Lovforslag, maaske saa mange som muligt, for Jyllands Vedkommende, inden man vilde beskæftige sig med Forslaget om Gedser—Warnemünderouten, og denne Opfattelse er jo heller ikke bleven rokket, efter hvad den ærede Ordfører nylig sagde.

Da ikke flere ønskede at ytre sig, var Forhandlingen sluttet.

**Formanden:** Paa Grund af den fremrykkede Tid, vil jeg udsætte Afstemningen til i Morgen.

Næste Møde holdes i Morgen, Kl. 1, og Dagsordenen er da:

1) *Fortsættelse af anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Jærnbanen fra Vejle til Give samt om Anlæg af en Statsbane fra Give over Herning til Holstebro m. m. [Afstemning.]

2) *Tredie Behandling af:*

Forslag til Lov om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jærnbaner. [Varde—Billum—Nørre-Nebel-Bane].

3) *Eventuelt: Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Statsanstalten for Livsforsikring.

4) *Eneste Behandling af:*

Forslag til Beslutning af Folketinget angaaende Nedsættelse af et Udvalg til Overvejelse af Spørgsmaalet om Statsrevisoratets Omdannelse til Regnskabsret.

Mødet hævet Kl. 11.

## 109. Møde.

Lørdag den 31te Marts, Kl. 1.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsættelse af anden Behandling af Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Jærnbanen fra Vejle til Give samt om Anlæg af en Statsbane fra Give over Herning til Holstebro m. m. [Afstemning.]*

Man gik til Afstemning.

**Formanden:** Forslagsstillerne have meddelt mig, at de tage Ændringsforslagene Nr. 5, 13, 16 og 19 tilbage. Hvis ingen optager dem, ere de bortfaldne. (Ophold). De ere altsaa bortfaldne.



Ændringsforslag Nr. 1 til § 1 af *Fler-tallet* (Alberti, Bluhme, Bønløkke, J. C. Christensen, C. Hage, J. Jensen, L. Jensen, Krabbe, Madsen og Rørdam) (se Tillæg B., Sp. 1759)

*vedtoges* med 69 Stemmer mod 15.

Ændringsforslagene Nr. 3 og 4 til samme Paragraf af *Udvalget* (se Tillæg B., Sp. 1759—60)

*vedtoges* uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 6 til samme Paragraf af et *Mindretal* (N. Andersen, Hammerich), (se Tillæg B., Sp. 1760),

*forkastedes* med 58 Stemmer mod 14.

Ændringsforslag Nr. 7 til samme Paragraf af *Fler-tallet* under Nr. 1 (se Tillæg B., Sp. 1760)

ansaaes som *vedtaget* som Følge af Afstemningen over Nr. 1.

§ 1, saaledes ændret,  
*vedtoges* uden Afstemning.

Ændringsforslag under Nr. 8 til § 2, af *Udvalget* (se Tillæg B., Sp. 1760),  
*vedtoges* uden Afstemning.

§ 2, saaledes ændret,  
*vedtoges* uden Afstemning.

Ændringsforslag under Nr. 9 til § 3, af *Fler-tallet* under Nr. 1 (se Tillæg B., Sp. 1761)

ansaaes som *vedtaget* som Følge af Afstemningen over Nr. 1.

Ændringsforslag Nr. 10 til samme Paragraf af *Udvalget* (se Tillæg B., Sp. 1761)

*vedtoges* uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 11 til samme Paragraf af et *Mindretal* (N. Andersen og Hammerich) (se Tillæg B., Sp. 1761),

ansaaes som *bortfaldet* i Henhold til Afstemningen over Nr. 6.

**Formanden:** Der staar i Ændringsforslag Nr. 12: „Til det under Nr. 10 foreslaaede Stykke føjes“, der skal staa: „Til det under Nr. 11 foreslaaede Stykke“ osv.

Ændringsforslag Nr. 12 til samme Paragraf af *N. Andersen* (se Tillæg B., Sp. 1761),

ansaaes som *bortfaldet* som Følge af Afstemningen over Nr. 6.

§ 3, saaledes ændret,  
*vedtoges* uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 14 til § 4 af *Flertallet* under Nr. 1 (se Tillæg B., Sp. 1762)

ansaaes som *vedtaget* som Følge af Afstemningen over Nr. 1.

Ændringsforslag Nr. 15 til samme Paragraf af *Udvalget* undtagen *N. Andersen* (se Tillæg B., Sp. 1762)

*vedtoges* med 76 Stemmer mod 9.

§ 4, saaledes ændret,  
*vedtoges* uden Afstemning.

§ 5  
*vedtoges* uden Afstemning.

§ 6  
*forkastedes* i Henhold til Ændringsforslag Nr. 17 af *Udvalget* (undtagen *Andersen*, *Claussen* og *Hammerich*) med 71 Stemmer mod 14.

Ændringsforslag Nr. 18 om Ændring af Lovforslagets Titel af *Udvalget* (se Tillæg B., Sp. 1762)

*vedtoges* uden Afstemning.

*Lovforslagets Overgang til tredje Behandling*

*vedtoges* uden Afstemning.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Tredie Behandling af Forslag til Lov om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jærnbaner.* [*Varde—Billum—Nørre-Nebel-Bane*].

(Anden Behandling findes i Tidenden Sp. 4901 ff.)

Der var intet Ændringsforslag stillet.

Lovforslaget i sin Helhed sattes under Forhandling.

Ingen begærede Ordet.

*Lovforslaget* (se Tillæg C.)  
*vedtoges* med 87 Stemmer mod 1.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet Landstingets Formand.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

*Eventuelt anden Behandling af Forslag til Lov om Lønninger m. m. ved Statsanstalten for Livsforsikring.*

(Første Behandling findes i Tidenden, Sp. 772 ff.; Udvalgets Betænkning i Tillæg B., Sp. 2039.)

**Formanden:** Sagen kan kun foretages med Tingets Samtykke, men hvis ingen begærer Afstemning, betragter jeg Samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Lovforslagets Paragraffer og de stillede Ændringsforslag sattes til Forhandling under et.

**Ordføreren (Guldbrandsen):** Mellem det Lønningsforslag, som nu foreligger til 2. Behandling, og de Lønningsforslag, som det høje Ting i Reglen har befattet sig med, er der en ikke uvæsenlig Forskel. Forslaget er, som man ved, stillet af den høje Regering, men det er fremkommet i Følge Anmodning fra Folketingets Finansudvalg. Hermed forholder det sig paa følgende Maade. Funktionærerne ved Statsanstalten for Livsforsikring have hidtil oppebaaret i aarlig Løn for det første en mindre fast Løn og dernæst Tantième. Det vil altsaa med andre Ord sige, at Funktionærerne have faaet Andel i det aarlige Driftoverskud, hvilken Andel ved Driftsaarets Slutning for en Del er bleven udbetalt Funktionærerne og fordelt mellem dem efter bestemte Regler. Tantièmen har udgjort  $\frac{1}{4}$  af Driftoverskuddet, og som Følge, af at denne Lønningsdel saaledes udgør en bestemt Brøkdel af Overskuddet, vil denne Lønningsdel for Funktionærernes Vedkommende naturligvis stige og dale, samtidig med at Overskuddet stiger og daler. Forholdet har imidlertid været det, at Over-