

8de Kreds (Breinholt-Vandborg), der ellers hører saa godt, maa have overhørt den meget væsentlige Grund, jeg anførte mod Udvalgsnedsættelse, at denne Sag var saa let at overse.

Lunn: Jeg forudsætter, at der vil blive rejst Modstand ogsaa mod Nedsættelsen af et Udvalg paa 9 Medlemmer, hvis ikke, vil jeg gøre det.

Da ikke flere begærede Ordet, sluttedes Forhandlingen.

Forslaget af *Breinholt-Vandborg* om Nedsættelsen af et Udvalg paa 9 Medlemmer

forkastedes med 34 Stemmer mod 6.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Eventuelt: Første Behandling af Forslag til Lov om forskellige Anlæg og Erhvervelser for Statsbanerne.

(Lovforslaget findes i Tillæg C.)

Formanden: Denne Sag kan kun behandles under Forudsætning af, at det høje Ting giver sit Samtykke, hvilket jeg forudsætter som givet, hvis ingen udtaler sig derimod. (Ophold). Det er altsaa givet.

Sagen sattes altsaa under Forhandling.

Indenrigsministeren (Bramsen): Forinden det høje Ting gaar til Behandling af det foreliggende Forslag, ønsker jeg at give Oplysning om forskellige Forhold, der maa siges at staa i Forbindelse med det. Først vil jeg minde om, at min Forgænger i Fjor fremsatte forskellige Jærnbanelovsforslag, saavel for Sjælland og Fyn som for Jylland. I Folketinget fremsattes der Forslag til Forarbejder til Tilvejebringelsen af en fast Bro over Lille Bælt, dernæst Forslag om Dobbeltspor paa Fyn, mellem Nyborg og Kauslunde med en Omkostning af 6 Millioner, som Nr. 3 Udvidelse af Esbjerg Station, der var anslaaet til 1 Million, som Nr. 4 Erhvervelse af 500,000 Kv.-Alen Grund med Projekt til Godsbanegaard i Aarhus til 3 Millioner, et Anlæg, der i alt vilde komme til at koste 4 Millioner, og som Nr. 5 Forslag

om en forbedret Forbindelse mellem Gedser og Warnemünde ved Oprettelsen af en Dampfærgeforbindelse med en Bekostning af ca. 3 Millioner. I dette høje Ting blev der samtidig fremsat Forslag om Centralværksteder i Kjøbenhavn til 4½ Million, som Nr. 7 Dobbeltsporet mellem Hellerup og Klampenborg til et Beløb af 2½ Million og endelig en Udvidelse af Korsør Statsbanestation med en Bekostning af 1½ Million. Alle disse Anlæg beløb sig til 23 Millioner, eller, om man trækker Godsbanegaarden i Aarhus fra, der ikke var bragt i Forslag, men kun projekteret, til 20 Millioner. De bleve altsaa, som anført, fordelte mellem de to Ting paa den angivne Maade, men da Samlingen var forbi, var man kommen til det beklagelige Resultat, at intet af disse Lovforslag var ophøjet til Lov, hvorimod der i det andet Ting var afgivet Beretning fra et Udvalg, hvori der rettedes meget stærke Angreb paa Indenrigsministeren, som senere hen i Sommerens Løb er fratraadt sin Stilling. Under disse Omstændigheder vil det høje Ting sikkert forstaa, at det var med adskillig Bekymring, at jeg i September Maaned, da jeg tiltraadte min Stilling, gav mig i Lag med Spørgsmaalet om denne Samlings eventuelle Jærbanelove. Efter nøje at have overvejet de herhenhørende Spørgsmaal besluttede Regeringen at indskrænke sig til i denne Samling at fremsætte Forslag om 4 Statsbaneanlæg og særlig saadanne, om hvilke det maatte antages, at der var Enighed saavel i dette som i det andet Ting om at fremme dem. Disse 4 vare Esbjerg-Anlægget, Aarhus-Arealerhvervelse, Gedser—Warnemünde-Dampfærgeforbindelse og Korsør Banegaard. For Esbjergs saavel som for Aarhus Banegaardsterrains Vedkommende var Forholdet det, at disse to vare indstillede af Folketingets Udvalg til Vedtagelse, og for Gedser—Warnemündes Vedkommende laa Sagen saaledes, at det i det samme Ting var udtalt, at det var et Anlæg, som i den nærmeste eller i en meget nær Fremtid burde fremmes, og endelig var der i dette høje Ting for Korsør Stations Vedkommende udført et Arbejde og afgivet en Betænkning, som til fulde vidnede om, med hvilken Interesse dette høje Ting omfattede dette Anlæg, hvilket staar i Forbindelse med den Omstændighed, at dette Ting tidligere havde arbejdet med Lovforslaget om Dobbeltspor paa Sjælland, og at Anlægget i Korsør jo i Virkeligheden kun kan betegnes, som en Afslutning paa det med saa stor Bekostning tilvejebragte Dobbeltspor paa Sjælland.

Det var altsaa ikke Regeringens Agt at fremsætte Lovforslag om Jærnbaneanlæg ud over de nævnte, medmindre der skulde blive givet særlig Anledning dertil, og det udtalte jeg ved Fremsættelsen af disse 4 Forslag, hvorhos jeg beder bemærket, at disse Anlæg vare foreslaaede i særlige Lovforslag og ikke, som Tilfældet var i tidligere Aar, sammen med andre i samme Lovforslag. Det var, som jeg har haft Lejlighed til ganske tilfældig for nogen Tid siden at bemærke her i Tinget, Regeringens Agt at fremsætte Forslaget om Korsør Banegaards Udvidelse i dette høje Ting, men efter at jeg havde bragt i Erfaring, at det maatte anses for i høj Grad skikket til at fremme det hele Arbejde, om ogsaa dette Forslag blev fremsat i det andet Ting, rettede jeg mig derefter. — Endelig kunde jeg maaske have Anledning til, med Hensyn til den Maade, hvorpaa jeg mente at burde tilrettelægge disse Sager, at tilføje, at Esbjerg-Forslaget var forandret saaledes, at de Ønsker, som dels i Folketingets Udvalg og dels under Sagens Behandling i Salen vare fremsatte, var der taget Hensyn til ved Udarbejdelsen af det ny Forslag, ligesom der ogsaa i Forslagene om Korsør Statsbanestations Udvidelse og det ny Dampfærgeleje var taget Hensyn til de Udtalelser, som vare fremsatte i den fra dette høje Tings Jærnbaneudvalg fremkomne Betænkning. Jeg mente da, at de samlede Jærnbanesager vare lagte saaledes til Rette, at jeg kunde være berettiget til at nære Haab om et godt Resultat, saaledes at disse 4 Lovforslag kunde blive sikrede, og at man i Løbet af kort Tid vilde fremme dem i Folketinget. At nu dette Haab ikke er gaaet i Opfyldelse, ville ærede Medlemmer kunne overbevise sig om ved at læse det Lovforslag, som i Dag ligger paa Tingets Bord. Vi ere jo ude over den 1ste April og have først nu til Forhandling her disse Lovforslag og saa endda noget, vi ikke have haft Grund til at gøre Regning paa.

Til Forstaaelse af, hvorledes dette er gaaet til, er det nødvendigt, at jeg ogsaa giver Oplysninger i en anden Retning. Jeg skal da mindé om, at der i Folketinget i Samlingen 1897—98 fra Medlemmers Side blev fremsat et meget betydeligt Lovforslag om Jærnbaneanlæg i Jylland. Det var ikke blot, som Tilfældet plejer at være, private Jærnbaner, man foreslog, men ogsaa omfattende Statsbaneanlæg, en Serie paa 2 eller 3 Statsbaneanlæg og 3 eller 4 private Anlæg. Det gav Anledning til en meget udførlig Drøftelse, under hvilken den daværende Indenrigsminister uden at ud-

tale sig for noget af disse Forslag dog stillede sig velvillig til Jærnbaneanlæg i Jylland i det hele taget, og det Udvalg, der fik disse Forslag til Behandling, endte sin Betænkning med at opfordre Regeringen til at underkaste Spørgsmaalet om ny Baner, saavel Statsbaner som Privatbaner, i Jylland en Drøftelse, idet man erkendte, at Forslaget bedst kunde fremmes fra Regeringens Side, og dermed var altsaa for denne Samlings Vedkommende dette Forslag lagt til Side. Minister Bardenfleth efterkom denne Opfordring paa den Maade, at han straks efter i Sommerens Løb nedsatte en kongelig Kommission til Overvejelse af Spørgsmaalet om Jærnbaner i Jylland saavel for Statsbanens som private Baners Vedkommende. Det var en meget omhyggelig sammensat Kommission, bestaaende af 17 Medlemmer, og saaledes, at man kunde sige, at hver eneste Del af Jylland var repræsenteret i Kommissionen, i hvilken der tillige sad adskillige af Statsbanernes mere overordnede Teknikere. I September Maaned 1899 endte denne Kommission sine Arbejder og afgav sin Betænkning til Regeringen, og denne Betænkning blev straks offentliggjort paa Kommissionens egen Foranstaltning. Allerede under Finanslovens Behandling blev der saa rettet Spørgsmaal til mig om, hvorvidt Regeringen allerede i indeværende Aar agtede at fremsætte Forslag i Henhold til den jydsk Jærnbanekommissions Henstillinger. Kommissionens Forslag gik ud paa, at der dels skulde anlægges en Række Statsbaner i Jylland og dels bygges visse private Baner i Forbindelse med det ene af disse Anlæg. Kommissionen foreslog for det første en Bane fra Holstebro over Herning og Brande til Give i Forbindelse med Statens Overtagelse af den private Jærnbane mellem Vejle og Give. Dernæst foreslog den en Jærnbane mellem Viborg og Herning og endelig en Bane fra Langaa over Silkeborg og Grindsted til Bramminge, men da denne sidste Bane maatte antages at ville gribe ret forstyrrende ind i forskellige Købstæders Oplandsforhold, foresloges der i Forbindelse med denne Bane private Baner udgaaende fra Grindsted, dels til Varde, dels til Lunderskov, dels til Vandel og derigennem til Vejle. Da disse private Jærnbaneanlæg imidlertid vilde komme til at gaa igennem Egne, der ere tarveligt udstyrede fra Naturens Haand, foreslog Kommissionen, at Staten til dem skulde bidrage $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen i Modsetning til, hvad der ellers har været Tilfældet i en Række Aar. — Regeringen var

af den Mening, at naar Kommissionen i September Maaned havde afgivet sin Betænkning, kunde det ikke billigvis ventes, at man allerede i denne Samling skulde fremsætte Forslag om Baner, som Kommissionen havde foreslaaet, og det vilde heller ikke være sket, dersom ikke Indenrigsministeriet under 21de December 1899 fra Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde havde modtaget en Skrivelse, som lyder saaledes: „Inden videre foretages angaaende de til nærværende Udvalg henviste Lovforslag, kunde man efter den under 13de September og 19de November forrige Aar angaaende Jærnbaneanlæg i Jylland nedsatte Kommission i September dette Aar har afgivet sin Betænkning, ønske at have de Forslag foreliggende, som Regeringen maatte ville fremsætte i indeværende Samling angaaende Statsbaneanlæg i Jylland“. Det er denne Skrivelse, hvorpaa Ministeriet har svaret saaledes, som det er aftrykt i Folketingsudvalgets Betænkning — Skrivelsen er derimod ikke aftrykt. Under disse Omstændigheder forekom det mig, at det var min Pligt at forelægge for Regeringen i dens Helhed det Spørgsmaal, hvorvidt man ikke allerede i Aar skulde imødekomme Ønsket om at tage Hensyn til den jydsk Jærnbanekommissionens Forslag ved i indeværende Aar at fremsætte Forslag til en Jærnbane i Jylland, idet det for mig stilled sig saaledes, at denne Skrivelse nærmest maatte forstaas paa den Maade, at for saa vidt vi ikke gjorde det, vilde man ikke beskæftige sig med de af Regeringen fremsatte Jærnbaneforslag. Dette fandt Tilslutning, idet man var af den Mening, at det vilde være overordentlig beklageligt, og særlig Lovforslaget om en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde atter i Aar skulde blive til intet, og skulde blive det paa Grund af, at et jydsk Jærnbaneforslag ikke blev fremsat i Aar, samtidig med, at man dog maatte være af den Mening, at det kun vilde vare kort Tid, inden der vilde blive Tale om at fremsætte det. Under Overvejelserne om, hvad man da i den Henseende skulde vælge, blev man staaende ved at foreslaa en Jærnbane fra Holstebro over Herning—Brande til Give. Det er en Bane, som ikke blot den jydsk Jærnbanekommission har foreslaaet, men som hører til Regeringens projekterede Statsanlæg, saaledes som det vil fremgaa for ærede Medlemmer, naar de tage Betænkningen fra Folketingsudvalget for i

Fjor. I dens Bilag ville de Herrer finde en Oversigt, som er leveret Udvalget paa dets Opfordring, angaaende de Statsbaneanlæg, Regeringen mente i en nærmere liggende Aarrække at kunne ønske bragte til Udførelse, og der staaer denne Bane opført — i øvrigt findes der ogsaa opført den Bane fra Viborg til Herning, som nu er foreslaaet af det andet Ting. Naar man valgte denne Bane, var det altsaa for det første, fordi det var den eneste af de Baner, Jærnbanekommissionen om Baner i Jylland har haft til Behandling, hvorefter der har hersket fuld Enstemmighed, idet der intet Mindretal, ingen Modsigelse var om den. Alle vare enige om den, og den repræsenterer desuden et gammelt Rigsdagskrav — muligvis kun et Folketingskrav — i alt Fald er det en gammel Sag paa Rigsdagen. Den ene Del, den sydligste, er bygget som Privatbane fra Give til Vejle, og for saa vidt angaar Strækningen fra Brande til Herning er der Lov for, at der kan gives Eneret til at anlægge en Privatbane, en Ret, som imidlertid ikke er benyttet hidtil. Det er end ydermere en Bane, som utvivlsomt sætter det øvrige Jylland i meget nærmere Forbindelse med Fredericia og Vandrup og desuden i meget nærmere Forbindelse med Fyn og Sjælland, end den, som nu er til Stede. Der er en betydelig Forskel i Vejlængderne, naar vi se paa den Bane, som Regeringen besluttede sig til at foreslaa, og den nuværende Bane. Der er en Afstand mellem Holstebro og Fredericia af 220 Kilometer, naar man gaar over Lunderskov, og 270, naar man gaar ad den østlige Linie, men ved Banen fra Holstebro over Herning vil der til Fredericia kun blive 138 Kilometer i alt, med andre Ord, Vejen vil, naar man sammenligner den med Vejen over Lunderskov, blive forkortet med 82 Kilometer, og naar man sammenligner den med den østlige Linie over Langaa, vil der blive en Besparelse af 132 Kilometer. Dette er altsaa de Grunde, som Regeringen havde til at foretrække denne Bane, naar der skulde være Tale om at fremsætte allerede i Aar Forslag om jydsk Baner i Henhold til Kommissionens Betænkning. At fremsætte hele Kommissionens Forslag har der ikke en Gang i Kommissionen været Tanke om. Men at bygge paa Kommissionens Forslag for den videre Udvikling af Jærnbanenetet i Jylland er en ganske naturlig Ting, eftersom det var derfor, Kommissionen var nedsat. Imidlertid blev Kommissionens Betænkning allerede i Begyndelsen af December sendt til Statsbanernes Generaldi-

rektorat til dets Erklæring, og dets Udtalelse gaar ogsaa ud paa, at af de Anlæg, som Kommissionen har foreslaaet, burde Anlægget Holstebro—Vejle have Fortrinnet og være det første, som der skulde stilles Forslag om.

Naar man har spurgt, hvilke Indvendinger man havde at gøre med Hensyn til Viborg—Herning-Banen, som der ogsaa kunde have været Tale om at stille Forslag om, i Stedet for Holstebro—Vejle-Banen, saa er der af de Indvendinger, der kunde gøres mod Banen Viborg—Herning, for det første den, at der ikke havde været Enstemmighed i Kommissionen om denne Bane, der havde været nogen Forskellighed i Opfattelsen af Hensigtsmæssigheden af at bygge en Bane der; der var, saa vidt jeg ved, 3 Medlemmer i Kommissionen, som havde ønsket en anden Ordning, idet man i Stedet for Forbindelsen mellem Viborg og Herning paa den ene Side og mellem Langaa og Silkeborg paa den anden, nærmest var stemt for en Forbindelse fra Rødkærsbro over Kellerup til Silkeborg, som skulde yde Erstatning for denne Bane. Jeg skylder at oplyse, at det er en Bane, som den nuværende Statsbanedirektion er imod; den mener, det er en meget uheldig Plan, men det er en gammel Tanke, som har været oppe før, og hvis man kunde spare to Baner ved at lægge en noget kortere midt imellem, havde der ganske vist ikke været saa lidt opnaaet. Det var den ene Grund, den anden var den, at ganske vist forkorter en Bane fra Viborg til Herning Vejen til Esbjerg fra Nordjyllands østlige Del med 61 Kilometer, men for at benytte en saadan Bane maa man gaa — lad os tage fra Aalborg, det ligger naturligst for i Østjylland — over Svenstrup, Nibe, Aars, Aalestrup og Viborg og derved til Herning, Skern, Varde, Esbjerg. Det er, som det ikke vil være ærede Medlemmer ubekendt, en kombineret Drift af Statsbaner og Privatbaner, vekselvis er man paa Privatbane og paa Statsbane. Dette kunde jo nok blive forbedret en Del, hvis man i Tidens Løb forpagtede Aars—Nibe—Svenstrup-Banen, saa vilde det alt sammen være under Statsbanerne. Men jeg tror dog, at de 61 Kilometer, som man vilde spare i Vej, ikke vilde finde et tilsvarende Udtryk ved Varetransportens Hurtighed og heller ikke med Hensyn til Omkostningerne. Vi vide jo alle, at vore nuværende Tariffer i alt Fald ere saadanne, at paa den sidste Strækning af lange Afstande betales der over ordentlig lidt, saaledes at det er de

sidste 60 Kilometer, om jeg saa maa sige, der ikke betales for, saa at Forskellen i Pris ikke bliver saa stor. Med Hensyn til Besparelse i Tid forudsætter en saadan Sammenligning, at der køres lige saa hurtigt paa Banen Aars—Nibe—Svenstrup—Viborg o. s. v., som nu paa de store Veje i Øst og Vest, og det vil være en intensiv Drift, som vil medføre ikke faa Udgifter; og som jeg ikke rigtig kan tænke mig, man vil skride til. Jeg nævner kun dette, fordi man i det andet høje Ting har lagt saa overordentlig stor Vægt paa den ganske vist ubestridelige Kendsgerning, at denne Bane peger mod Esbjerg og kan benyttes for Transport mod Esbjerg med nogen Fordel, naar man da indfører visse Forandringer. Jeg anser det dog ikke for berettiget at lægge en saadan Vægt derpaa, som man har gjort, idet der dog er adskilligt, som taler for, at de nu benyttede Veje for at komme til Esbjerg baade fra det østlige og vestlige Jylland ikke i nogen væsentlig Grad vilde blive forandrede, hvis vi fik en Viborg—Herning Bane. Jeg tror, at man væsentlig vil søge ad de gamle Veje. Men paa den anden Side er det ikke udelukket, at der kunde komme nogen ny Trafik. Vejen er ubestridelig kortere, og det vil vel ogsaa kunne bringe nogen Forbedring med Hensyn til Transportmaaden; det er ogsaa af mig indrømmet i det andet Ting. Imidlertid, da der intet som helst var, der talte imod, tværtimod alt talte for det ene Baneanlæg, medens der var en Del Betænkelighed ved at gaa til det andet, valgte Regeringen at fremsætte Forslag om en Holstebro—Vejle Bane, idet vi mente, at det var et betydeligt Anlæg; som det vilde være heldigt at faa bragt til Udførelse, da man i mange Aar har fremsat Ønsker derom i det andet Ting. Imidlertid er dette Haab ikke gaaet i Opfyldelse, jeg ved ikke, hvorledes man vilde have stillet sig, hvis Regeringen havde fremsat Forslag til en Viborg—Herning Bane alene. Jeg er ikke utilbøjelig til at tro, at man saa vilde have rettet Bebrejdelser imod mig, fordi jeg ikke havde fremsat Forslag om en Holstebro—Vejle Bane. Det er ikke sikkert, jeg har Ret deri, men jeg tror det. Men sikkert er det, at efter at der er blevet stillet Forslag om en anden Bane, er denne Bane fra Viborg til Herning bleven fremstillet som noget saa overordentlig meget vigtigere end denne anden Bane, og man har i de senere Dage i Folketinget kunnet se baade 20 og 30 Medlemmer staa op den ene efter den anden og med stærke Ord

anbefale Vedtagelsen af denne Bane. Jeg maa sige, at det er ikke muligt for Regeringen at rette noget Angreb mod denne Bane fra Viborg til Herning. Det kan man ikke; thi naar Regeringen selv i Fjor har opgivet til Folketingets Udvalg, at det var et af de Anlæg, den agtede i en nærmere Tid at søge realiseret, er der ikke Tale om, at man vil sige andet, end hvad sandt er, nemlig at det er en Bane, om hvilken man er overbevist om, at den vil blive bygget, og at det da navnlig vil ske efter den udtrykkelige Tilskyndelse, som er kommen til, efter at den jyske Jærnbane-kommission ret enstemmig har udtalt sig for den. Det er overordentlig sandsynligt, at den bliver bygget; men hvad jeg har hævdet i det andet Ting og ogsaa vil fastholde her, er, at der ikke er nogen paa-trængende Nødvendighed for at bygge en Viborg—Herning-Bane allerede i indeværende Aar, samt at vi ikke have tekniske eller Arbejdskræfter til samtidig at kunne bygge de to store Baner, her er Tale om, Viborg—Herning-Banen og Holstebro—Vejele-Banen. Endelig har jeg anket over, at der ikke forelaa noget udarbejdet Projekt over denne Bane, og at da Regeringen paa fornyet Henvendelse fra Jærnbaneudvalget i Folketinget har svaret, at den ikke agtede at fremsætte Forslag om denne Bane, har man dog ikke destomindre sat den ind paa det Forslag, som nu foreligger for dette høje Ting. Hvad der efter min Mening maa siges at være for meget paa det foreliggende Lovforslag, er Viborg—Herning-Banen. Der havde efter min bedste Overbevisning været Grund for Folketinget til ikke at forcere denne Sag frem, eftersom der fra Regeringens Side var udtalt baade i Fjor og i Aar, at en Bane fra Viborg til Herning maatte anses for at være et Baneanlæg, som i en nær Fremtid vilde blive foretaget. Kommissionen har altsaa bestyrket os yderligere deri, og da der dog fra Regeringens Side vist Beredvillighed til at imødekomme Ønsker om et jysk Jærnbaneanlæg ved at fremsætte Forslag om en stor Bane — efter at Udvalget havde tilskrevet Regeringen, at det var Forudsætningen, under hvilken man vilde søge de andre fremsatte Statsbaneforslag fremmede — har jeg ment at kunne slaa mig til Ro dermed. Men det er ikke lykkedes mig i den Henseende at overbevise det andet Ting om, at man ikke behøvede at gaa saa rask frem med denne Sag, da der var ikke saa ringe Sandsynlighed for, at Viborg—Herning-Banen maa-ske vilde blive bygget lige saa tidligt, selv

om den ikke blev medtagen paa dette Lovforslag. Det er ikke lykkedes mig; man har uden videre sat denne Bane ind paa Forslaget og sendt den herop.

Jeg har dernæst i det andet Ting, hvad der vil findes i fuld Overensstemmelse med den Stilling, jeg har indtaget i Jærnbanesager lige fra Samlingens Begyndelse, bedt om — af Hensyn til hele den samlede Plan — at ethvert Jærnbane-forslag maatte blive fremsat for sig og behandlet for sig efter sin Natur. Jeg indser ikke, hvorfor man saa sætter Forslaget om Aarhus Banegaardsterrainet med ind i dette Forslag, da Folketinget i Fjor har vedtaget det uafhængigt af det øvrige. Og jeg kan heller ikke se Grunden til, at man vil knytte disse to Love Viborg—Herning-Banen og Holstebro—Give-Banen sammen med Gedser—Warnemünde-Færgen. Ogsaa i den Henseende staar Regeringen paa en ganske anden Maade, idet den har forelagt ethvert af disse 3 Lovforslag som et særligt Lovforslag. — Jeg har nu talt om Lovforslagets Form og om det, der efter min Mening er for meget paa Lovforslaget. Men der staar ogsaa noget for lidt paa det, og det er det vigtige Anlæg ved Korsør. Jeg har i en længere Udvikling nede i det andet Ting gjort opmærksom paa, hvor overordentlig vigtigt det var at faa denne Banegaard ordnet. Og der har forekommet mig at være ganske særlig Anledning dertil, da jeg ved, hvilken Interesse dette høje Ting nærer netop over for denne Sag. Som der ogsaa er bleven gjort opmærksom paa tidligere fra Tingets Side, ere Forholdene i Korsør saaledes, at hele Trafikken fra Sjælland over Bæltet kan blive standset ved et Uheld ved et af Dampfærgelejerne af en eller anden alvorlig Art. Der gaar daglig 230 Jærnbanevogne over Store Bælt med et samlet Tonsantal af henimod 100,000 Tons aarlig. Det er, saavidt jeg ved, de danske Landbrugsprodukter, som i alt væsentligt gaa denne Vej, og hvis der sker et Uheld, vil det paa Grund af et manglende tredie Færgeleje være en meget stor Kalamitet. Regeringen har fundet det rigtigt gentagne Gange bestemt at fralægge sig nogen Andel deri, efter at den har fremsat Forslag om Korsør Banegaards Ombygning og et nyt Færgeleje. Naar man i Folketingets Betænkning som Grund til, at Korsør Banegaard ikke er medtaget i dette Forslag, har anført, at det vilde kollidere med en i Korsør Byraad fattet Plan om en Forandring af Havnen, er der, som jeg har oplyst, ikke noget derom. Det forholder sig

ikke saaledes, at Korsør Byraads Havneplan griber ind i Statens Jærnbaneplan, og hvis det var Tilfældet, vilde det dog ikke for mig være nogen tilstrækkelig Grund til at opsætte Statens Plan, at Korsør Kommune ønsker at foretage en Forandring ved Havnen. Men det gør den ikke. Og desuden, hvis Korsør Byraad udfører de betydelige Forbedringer ved Indløbet, som ere paatænkte, og hvortil det har ønsket Statens Understøttelse ved et Tilskud, saa vil der for Dampfærgelejerne opstaa en Dækning, som de nu savne, om end man hidtil meget vel har kunnet finde sig deri. Dernæst vilde der saa kunne spares et Fyr ved Havnens Indløb, som Staten hidtil har betalt. Det er alt sammen Momenter, der gøre det rimeligt, at Staten yder sin velvillige Bistand til, at Korsør Havn i den Henseende kan udføre sine Projekter, men som paa ingen Maade kunne anføres som Grund til ikke at ville fremme Forslaget om Korsør Banegaards Udvidelse, hvilket er en aldeles nødvendig Foranstaltning, som kun blev udskudt i et Aar, den Gang man vedtog Dobbeltsporet, og som er en ganske naturlig Konsekvens af Dobbeltsporet paa Sjælland. Dette Spørgsmaal staar altsaa ganske uafhængig nu af det overordentlig vigtige Spørgsmaal om Dampfærgelejernes Forøgelse, for derigennem at sikre, at Trafikken kan foregaa uforstyrret, og hvilket alle maa erkende, at det for Tiden paa ingen Maade er sikret. Da jeg ikke fandt Øre for mit Forslag, at behandle hvert Forslag for sig og fremsætte dem som selvstændige Forslag, udtalte jeg Ønsket om, at man saa vilde indskrænke sig til at sammenkoble Gedser—Warnemünde Forslaget med den jydsk Bane, som Regeringen har foreslaaet, idet jeg maatte erkende, at naar det blev stillet som en Forudsætning for Vedtagelsen af en forbedret Fart mellem Gedser—Warnemünde ved en Dampfærge, at der ogsaa blev fremsat et jydsk Jærnbane-forslag, vilde det være rettest at stille disse to Ting sammen, hvorved man tydeligt og klart udtalte, at naar den ene Landsdel faar et Anlæg, saa maa den anden Landsdel ogsaa have et Anlæg, og derved altsaa fastholdt den Sammenkobling, som allerede i Udvalgets Skrivelse af 21de December f. A. var etableret mellem de jydsk og de sjællandske Forslag. Det har man imidlertid heller ikke villet, og nu foreligger altsaa dette Forslag for det høje Ting. Efter denne Fremstilling behøver jeg næppe at sige, at det skulde gøre mig overordentlig ondt, om denne Sag i Aar skulde ende lige saa uheldigt som i Fjor,

saaledes at der ikke kom noget ud af disse Sager. Men jeg ved, at Regeringen fra første Færd har gjort alt muligt for, at de ikke skulde strande, og hvis det sker alligevel, vil det skyldes et Sammenstød af Forhold og Omstændigheder, som jeg ikke paa nogen som helst Maade har kunnet være Herre over, idet Regeringen paa ethvert Punkt har gjort, hvad der maatte synes den mest egnet til at bringe Sagen til et positivt Resultat. Jeg haaber, at Regeringen ogsaa tør gøre Regning paa dette høje Tings Medvirkning til, at vi ikke skulde gaa Samlingen ud uden noget tilfredsstillende Resultat i denne Henseende. Og jeg tør ogsaa gøre Regning paa, at man i det andet Ting har en levende Følelse af det Ansvar, vi alle paatage os ved at lade disse store og vigtige Sager vedblivende henligge uafgjorte.

H. N. Hansen: Naar jeg har tænkt at begære Ordet nu, er det ikke blot, fordi jeg havde den Ære at være Ordtører for det Udvalg, som i Fjor behandlede Jærnbanesagerne her i Tinget, men tillige og mere, fordi jeg tror at turde udtale, at den Maade, hvorpaa den højtærede Minister nu har forelagt disse Sager for Landstinget, i det væsentlige turde paaregne dette Fler-tals Tilslutning. Jeg tror derfor, der vil være Opfordring til med nogle faa Ord at udtale den Stilling, det vil indtage, og der-ved mulig begrænse Forhandlingerne til saa lidt som muligt, idet Tiden er saa langt fremrykket. Skal der komme noget ud af disse Sager i denne Samling, maa de snarest komme til Behandling i et Udvalg her i Tinget. Jeg skal da nævne fra i Fjor, at det som laa Landstingsudvalget, som havde med denne Sag at gøre, paa Sinde, var Korsør-Sagens Ordning, og jeg skal endvidere erindre om, at under de For-handlinger, der have været førte ved forskellige Lejligheder, har Landstinget udtalt sig for Vigtigheden af at komme til en Ordning af Gedser—Warnemünde-Routen. Disse to Anliggender tror jeg ere de, der væsentlig have beskæftiget dette Ting hidtil, og som det er os magtpaaliggende at faa gennemførte. De have hver sin Betydning, men jeg skal som sagt ikke komme dybere ind derpaa. Jeg erkender, som den højtærede Minister udtalte, at vi i Fjor i Landstingsudvalget lagde stor Vægt paa, at Korsør-Sagen blev ordnet. Vi saa ikke dette som noget særlig sjællandsk Anliggende, ikke paa nogen Maade, men som noget, der var af Interesse for hele Landet, idet det er et Knudepunkt for Trafik-

ken baade for Jylland og Øerne. Det er rigtigt, som Ministeren sagde, at nogle af de Ændringer, vi ønskede i Forslaget, ere tagne til Følge; (en enkelt er ikke fulgt, men jeg holder mig forvisset om, at i et Udvalg vil man let komme til Enighed om det Forslag, der foreligger fra den højtærede Ministers Side, og jeg bekræfter den ærede Ministers Udtalelse om, at naar dette Spørgsmaal er sat i Forbindelse med Korsør Havns Udvidelse, saa er der næppe nogen virkelig Forbindelse mellem disse Forhold. Lige saa stor Vægt vi lægge paa, at dette Forhold bliver ordnet, lige saa stor Vægt har Landstinget altid lagt paa, at den vigtige Forbindelse mellem vort Land og det sydlige Udland bliver klarert paa fyldestgørende Maade, og jeg tror, alle ville erkende, at der er paatrængende Omstændigheder til Stede, idet det staar for for mig og vistnok ogsaa for andre saaledes, at hvis dette Foretagende ikke nu gennemføres, kan det for lange Tider være udskudt og ikke komme op paa en saa lykkelig Maade, som det foreligger for Tiden. Disse to Anliggender, som ere forelagte af Regeringen, og som atter og atter have beskæftiget Rigsdagen, holder jeg mig forvisset om, at Landstinget vil være enigt om snarest at ønske fremmede. Langt anderledes staar det — og der har Ministeren atter peget paa det rette Standpunkt — naar vi nu i Aar skulle gaa videre med andre Jærnbaner, ikke fordi man i Realiteten skulde have noget mod disse, men man har Ret til at sige, som den ærede Minister sagde, at disse Foretagender, som der her er Tale om, komme til som ny og meget hurtigt forberedte Foretagender, Foretagender, som uden Skade kunde ligge til Efteraaret, og det er mig umuligt at se, at disse Foretagender skulde lide ved at vente, til de fik en grundigere Forberedelse, end de hidtil have faaet, og som disse Sager netop burde have. Jeg kan derfor ikke se, at man burde knytte disse Forslag til de to andre, jeg har nævnt. Den højtærede Minister har vist ganske Ret i sin Udtalelse, men paa den anden Side er jeg vis paa, at Landstinget af Hensyn til Folketinget, selv om det er sent paa Samlingen, vil gøre, hvad det finder rigtigt paa disse Omraader, og ikke mangler Syn for, at de Interesser, der paa jydsk Side gøres gældende, bør finde stærk Gehør i Landstinget. Jeg tvivler ikke om, at disse Sager ville blive behandlede i Forening med de to andre, siden Folketinget har stillet dem sammen. Hvad Resultatet vil blive, maa vi se i det

paagældende Udvalg. Men at man ingenlunde vil stille sig uvillig til at tage fat paa disse Sager, holder jeg mig forvisset om. Men hvorvidt vi kunne komme, og hvorvidt den ene af de Ting, jeg har nævnt, kan knyttes til den anden, er det umuligt for Tiden at tage Standpunkt til. Jeg vil for mit Vedkommende anbefale, at man ikke kommer dybere ind paa en Drøftelse af disse Ting, den hører, forekommer det mig, nærmere hjemme i Udvalget end her i Salen. Med dette for Øje tog jeg Ordet, for at vi snarest mulig om denne Sag burde forhandle i et Udvalg.

Tolderlund: Efter de Udtalelser, der ere faldne fra det ærede 11te kongevalgte Medlem, der navnlig udtalte et Ønske om ikke at komme ind paa en nærmere Drøftelse her ved denne Behandling, men at gaa over til Udvalgsbehandling, skal jeg fatte mig i stor Korthed, og jeg skal da indskrænke mig til at udtale, at naar det, som det fremgaar af Forslaget, synes, som om de store jydsk Forslag ere satte i Forgrunden, medens Gedser—Warnemünde Routen snarere er sat som en Biting, som noget, der kommer i anden Linie, da ser jeg noget anderledes paa Forholdene, idet jeg navnlig ser paa Sagen fra det Standpunkt, at jeg finder, at Afgørelsen af Forslaget om Gedser—Warnemünde Routen netop i Øjeblikket er af stor aktuel Betydning. Det er jo nemlig saaledes, efter hvad der er foregaaet, at Regeringen med Folketingets Billigelse har ført Underhandling og er kommen til Overenskomst med en fremmed Regering om dette Anlæg, og jeg mener, det vilde være overordentlig uheldigt, om Resultatet af disse Forhandlinger skulde blive det, at man ikke skulde komme til en endelig Afgørelse i Aar. Jeg skal slet ikke udtale mig om Enkelthederne vedrørende Vigtigheden af dette Forslag, men skal kun bemærke, at jeg ikke alene ser Sagen nationalt, særlig ogsaa fra et økonomisk Synspunkt for Statsbanerne, idet jeg tror, at det er fuldstændig berettiget, naar man har et grundet Haab om, at det er en Forbindelse, der vil blive af stor Betydning ikke blot for Persontrafikken, men ogsaa ganske særlig for Godstrafikken, ikke blot for Forbruget her i Landet, men ogsaa for den gennemgaaende Trafik. Naar det er saaledes, at en stor Del af vore Banelinier give et meget tarveligt, ja i mange Tilfælde slet intet Udbytte, endogsaa Tab, mener jeg, det vilde være højst uforsvarligt, om man ikke af al Magt arbejdede hen til at tilvejebringe en Linie

for Statsbanerne, som har Udsigt til at blive et nogenlunde rentabelt Foretagende. Jeg kunde derfor have fundet det rigtigt og ønskeligt, om man var kommen til, navnlig paa et saa sent Tidspunkt af Samlingen som dette, at behandle dette Anlæg ganske selvstændigt uden at knytte den til alle de andre store Forslag. Der har jo endog inden for Kommissionen været delte Meninger om disse Linier, saaledes at det er ret vanskeligt paa et saa sent Tidspunkt af Samlingen at skaffe sig nogen begrundet Mening derom, hvorimod jeg mener, at Gedser—Warnemünde Linien, som ikke kræver noget betydeligt pekuniært Offer, som er vel forberedt, og som man ikke har hørt nogen Indsigelse imod fra nogen Side, burde være bleven gennemført alene. Imidlertid er det jo saaledes, at dette ikke er muligt, og en Bekræftelse deraf er det, at den højtærede Minister har fundet sig foranlediget til i Løbet af Samlingen at stille Forslag om i alt Fald en meget betydelig jydsk Bane, vistnok navnlig for at lette Gennemførelsen af Gedser—Warnemünde Forbindelsen. Jeg saa det i alt Fald som en væsentlig Grund til, at den højtærede Minister fremkom med det. Naar det er saaledes, bliver det jo Tingets Gerning her at overveje, hvorvidt man finder det rigtigt at faa disse Forslag hæftede sammen, og om det maa anses for forsvarligt og passende, at der bringes disse Ofre for at faa en Gedser—Warnemünde Linie, hvilket jo ganske vist ligger Tinget paa Sinde, eller om det, der naas i saa Henseende, ikke muligt bliver for dyrt.

Da jeg nu har Ordet, vil jeg gerne udtale min personlige Stilling over for denne Sag, hvorledes end Udvalget vil stille sig. Jeg vil da udtale, at med Hensyn til Viborg—Herning Banen forekommer det mig, at dette er en Linie, som man meget maatte ønske at faa overvejet noget nøjere, thi det er jo dog saaledes, at der hverken i den jydsk Jærnbankommission eller inden for Folketinget har været fuld Enighed om denne Bane. Man er fremkommen med forskellige Bemærkninger i saa Henseende, og jeg mener, at det er af ganske overordentlig stor Vigtighed, at man meget nøje undersøger denne Bane, som vil kunne faa en meget betydelig Indflydelse paa

fremtidige Anlæg, inden man gaar til at udføre den. Det er jo saaledes, at man til forskellige Tider ved Handeler om Jærnbaner — som man vel nok kan sige — er kommen til Resultater, som have været mindre heldige for Statskassen og særlig for Statsbanedriften. Man er derved tit kommen ind paa Linier, som ikke alene ikke have givet Udbytte, men endog Tab. Naar det er saaledes, hvad vi alle vide, at Statsbanerne ikke give noget Udbytte af den store Kapital, der staar i dem, ja, at man kan gaa endnu videre og sige, at i den lange Aarrække, i hvilken de have bestaaet, have de ikke givet en eneste Øre i Indtægt, naar Regnskabsopførelsen havde været forretningsmæssig foretagen, som den burde, mener jeg, man burde være varsom med at paabyrde Statsbanerne Linier, som ikke blot ikke kunne antages at ville give Udbytte, men som endog snarere ville give Underskud; det kunne de ikke taale. Min Stilling til Sagen vil derfor være den — hvorledes Udvalget vil stille sig, kan jeg jo ingen Mening have om — at jeg maa ønske, at Viborg—Herning Banen maa blive udsat, indtil denne Linie er bleven nøjere overvejet. De næste Forslag, § 1 b og c i Lovforslaget, omhandle Vejle—Give Banens Erhvervelse af Statsbanerne og dens Fortsættelse fra Give til Holstebro, ere jo ogsaa meget store Spørgsmaal, som nok kunne trænge til Overvejelse. Jeg ved vel, at det er saaledes, at man i Jærnbankommissionen har været enig om, at denne Bane burde være Statsbane. Man har ogsaa i Jærnbaneloven af 1894 optaget Give—Herning Banen, men et andet Spørgsmaal er jo, om det er rigtigt at overtage dette store Anlæg og fortsætte det som Statsbane. Det bliver ogsaa et af de Aktiver, som maaske kunne være til god Nytte for den paagældende Egn og derfor ogsaa maa have en ekstraordinær finansiel Støtte, men jeg anser det for mindre heldigt, at den i Fremtiden bliver drevet som Statsbane. Jeg kan forstaa, at Staten kunde gaa med til et meget stort Tilskud for at skaffe en saadan Bane til Vejle, men fremdeles at overføre alt for mange af den Slags Baner under Statsbanerne, hvis Drift, som bekendt, altid bliver en hel Del dyrere, fordi der stilles større Fordringer til Statsbaner-

nes Drift end til de private Baners, vil ubetinget være uheldigt for Statsbanerne, idet disse derved ville komme til at arbejde med stadig større Underskud. Denne Sag vil jo imidlertid forhaabentlig blive tagen under nærmere Overvejelse. Jeg mener altsaa, at set fra Statens Side er det ret betænkeligt at gaa til at lade disse to jydskke Baner blive Statsbaner og navnlig til i Fremtiden at drive dem som Statsbaner, idet de give et tarveligt Resultat som Privatbaner, men ville give et aldeles slet Resultat som Statsbaner.

Det 4de Punkt i Lovforslaget angaar jo Spørgsmaalet om Erhvervelsen af den nødvendige Grund i Aarhus til Anlæg af en Godsbanegaard. Det er et Spørgsmaal, som man, saa vidt jeg kan se, er enig om, idet Forholdene i Aarhus have udviklet sig i en saa betydelig Grad, at det er nødvendigt at anlægge en Godsbanegaard der, hvilket jeg ogsaa anser for formaalstjenligt. Men naar man vil gaa til disse Anlæg, forekommer det mig, at det havde været ønskeligt, om det andet Ting ogsaa havde taget Hensyn til det Mindretal i Udvalget, som særlig henledte Opmærksomheden paa Forholdene i Korsør, og det saa meget mere, som det for mig staa saaledes, at Fuldstændiggørelsen af disse Anlæg ved Korsør er Anlæg, som Statsbanerne kunne være tjente med, de have hidtil vist sig aldeles uundværlige og meget rentable, saa jeg synes ikke, at der er nogen som helst Grund til at udskyde dette Arbejde. Dertil kommer jo, at der kan ske saadanne Uheld ved Korsør Færgeleje, at man kan komme i overordentlig stor Forlegenhed, naar man ikke foretager videre Udvidelser i saa Henseende. Endelig skal jeg bemærke, at naar der hertil er anslaaet ca. 2 Mill. Kr. eller med Ekspropriation lidt mere, er der ogsaa indbefattet Fuldstændiggørelsen af Dobbeltsporet, og endelig er der ogsaa indbefattet et Kullosningsapparat, der efter Opgivende skulde bevirke en Besparelse af 35,000 Kr. om Aaret, som dog er et ret væsentligt Beløb til Forrentning af Anlægget. Herefter vil jeg altsaa tillade mig ikke alene at henstille, men at anmode et eventuelt Udvalg om at have Korsør for Øje, og at det næst efter Forbindelsen til Warnemünde, som jeg i dette Øjeblik anser for den mest aktuelle, vil tage denne Sag i Betragtning. Jeg erkender, at man samtidig hermed maa tage de store jydskke Jærnbane forhold under Overvejelse, men jeg maa meget ønske, at man der gaar frem efter nøjere Overvejelse, da det hele er en sammenhængende Plan, som man

ikke bør foregribe ved at tage enkelte Ting ud af den, som muligens siden kunne føre til mindre gode Resultater.

Neergaard: Jeg skal fatte mig i Korthed, da jeg i det hele og store kan slutte mig til de ærede Talere, der have udtalt sig. Naar man her staa lige over for en Sammenknytning af saa mange forskellige Lovforslag, maa jeg sige, at jeg i og for sig anser en saadan Sammenkobling for ret uheldig, men jeg skal ligesom andre ærede Talere ikke nægte, at der kan være noget naturligt i, naar man skrider til store Anlæg paa Øerne, at man da samtidig søger at gennemføre større Anlæg i Jylland. For mig stiller det sig i alt Fald saaledes, at, naar man her paa dette Tidspunkt af Samlingen vil knytte saadanne forskellige Jærnbanelovforslag sammen, maa der ikke paa et saadant Forslag fremkomme noget, som der paa forskellige Sider er Uenighed om; og det gælder jo om det ene Anlæg. Naar jeg først skal gøre nogle Bemærkninger om Gedser—Warnemünde, kan jeg ikke nægte, at jeg vilde anse det for højst uheldigt, om dette Forslag ikke blev gennemført, og det ikke alene af Hensyn til det uheldige i, at vi ikke fik denne Ordning — skønt jeg ikke er fuldstændig klar over, om det virkelig vil bringe den store Fordel, der tales om — men ogsaa, fordi jeg finder, at da Regeringen har indledet disse Forhandlinger i den Tro og har haft Ret til at nære den Tro, at det var med Rigsdagens Billigelse, vilde det være i høj Grad uheldigt, om Resultatet af disse Forhandlinger blev, at Rigsdagen desavouerede den danske Regering.

Jeg undrede mig en lille Smule over at høre den højtærede Minister bemærke om det ene af de Forslag, der her er kommet med, nemlig Viborg—Herningbanen, at Ministeriet i og for sig fuldstændig kunde slutte sig til Forslaget, men at man blot ikke mente, at det var rigtigt at gennemføre det i Aar. Jeg skal i Tilslutning til, hvad den sidste ærede Taler (Tolderlund) sagde, bemærke, at dette Forslag jo ganske vist har faaet Tilslutning i Kommissionen, men at der dog er taget Afstand fra det fra enkelte Medlemmer, og jeg kan ikke nægte, at jeg i alt Fald finder det i høj Grad uheldigt, at et Forslag som dette nu i sidste Øjeblik skulde trumfes igennem. Jeg vil endogsaa sige, at jeg vilde finde det naturligt, at man forsøgte at undersøge denne Sag nøjere. Det kan ikke nægtes, at naar man kaster et Øje paa Kortet, ser den Linie, der var oppe hos enkelte

Medlemmer af Kommissionen, nemlig en Linie fra Viborg—Langaa, nærmest fra Rødkærsbro til Silkeborg mere tiltalende ud, fordi Linien Viborg—Herning faktisk nødvendiggør en anden Bane, nemlig fra Langaa til Silkeborg, som jo ogsaa var fremme i Kommissionen. Det vilde ganske sikkert, hvis det var muligt at gennemføre en saadan Bane, som disse tre Medlemmer af Kommissionen havde tænkt, være betydeligt billigere end at anlægge de to andre Linier, man vilde derved spare 9 Mil Jærnbane. Nu bemærkede ganske vist den højtærede Indenrigsminister, at Jærnbanedirektionen var enig om, at Forholdene for en saadan Bane vare uheldige, den kunde ikke tilraade en saadan Bane. Men i alt Fald mener jeg, at der er Grund til at overveje det Spørgsmaal nøjere. Der har faktisk i Kommissionen og det andet Ting, og jeg tror at turde sige i de Egne, der er Tale om, været Uenighed paa det Punkt. Jeg vilde anse det for højst uheldigt, om man her skulde vedtage dette Forslag, eller at man overhovedet her i Tinget ved Udtalelser vilde slaa fast, at man ansaa den Linie, her er foreslaaet, Viborg—Herning, for den rigtige.

Jeg skal ikke paa dette Tidspunkt komme nærmere ind paa de andre Spørgsmaal, som ere nævnte af andre ærede Medlemmer, men jeg vil blot tillade mig at gøre en Bemærkning om § 1 d., altsaa Spørgsmaalet angaaende Erhvervelsen af Grund til en Godsbanegaard i Aarhus. Der er her forudsat, at Aarhus By skal give Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne. Jeg skal hertil bemærke, at det er jo en naturlig og rimelig Fordring fra Statens Side, at Byerne bidrage til den Slags Ting, og det er jo i Almindelighed gjort gældende, ganske vist paa forskellig Maade. Imidlertid er det mig bekendt, at hvis denne Fordring om Halvparten skal opretholdes, er det ret sandsynligt, at det hele overhovedet ikke bliver muligt at gennemføre, da Aarhus Byraad rimeligvis ikke vil kunne gøre det. Det drejer sig jo her om et ret stort Areal, ca. 600,000 Kv.-Alen. Jeg skal bemærke, at Frekvensen paa Aarhus Banegaard er meget stor. Det er ikke alene specielt Aarhus Frekvens, men Forholdet er det, at Aarhus efterhaanden er bleven Eksporthavn for hele Østkysten af Jylland. Efter den sidste Beretning var Frekvensen 300,000 Tons ved Aarhus Jærnbaneegaard, medens den ved Kjøbenhavn var 500,000, det vil sige, at det er den næststørste Frekvens her i Landet, og den er saa betydelig, at det bliver aldeles nødvendigt fra Statens

Side at gøre noget. De Grunde, der er Tale om, stige ganske sikkert i Øjeblikket kolossalt i Værdi, Spekulationen og Tilløbet i Aarhus er saa stor, at hvis Købet af Jord til Banegaarden opsættes et Aar, vil det blive saa dyrt, at det vil koste Staten betydeligt mere end nu. Jeg skal derfor blot henstille til det kommende Udvalg og til den ærede Minister at give mig Løjlig- heds til mulig at bringe Meddelelse frem fra Aarhus Byraad om andre Forslag, som de ville stille, og det kunde jo tænkes, at Ministeren og Udvalget vilde gaa med til dem.

Jeg vil endnu gøre en Bemærkning angaaende Købet af Vejle—Give-Banen. Jeg kan ikke nægte, at det Forslag, der staar i § 2, og som ogsaa har staet i Regeringsforslaget, at man, hvis Overenskomst ikke naas, kan ekspropriere Banen, støder noget min konservative Sans og den Respekt, jeg har for Ejendomsretten. Jeg tænker paa dette, at Staten saaledes efterhaanden begynder at ekspropriere privates Ting. Jeg ved nok, at man kan sige, at hvis virkelig Almenvellet kræver det, er det nødvendigt, men det er jo ret tvivlsomt, om det virkelig kræver, at man eksproprierer slige Ting, og jeg vil derfor forvare mig imod, at man fremtidig gaar videre ad den Vej. Efter de Meddelelser, jeg har faaet, anser jeg det ganske vist for i høj Grad sandsynligt, at Retten ikke vil blive benyttet, at man uden det vil naa Overenskomst, og det er altsaa en ret teoretisk Indvending, men den forekommer mig dog endnu stærkere, fordi det ikke kan nægtes, at man ved de Ekspropriationer, der ere foretagne i Henhold til Forordningen af 5te Marts 1845, forskellige Steder har været ret misfornøjet. Det kan ikke nægtes, at de Ekspropriationskommissioner, i hvilke der ikke er repræsenteret nogen af de Lodsejere, som faa Jord eksproprieret, af og til vistnok ere gaaede lidt sparsommeligt til Værks. Jeg indrømmer fuldstændig, at det er mest sandsynligt, at man, da Loven af 1861 blev brugt, gik for meget til den anden Side, men der kommer dog stadig Klager frem over Ekspropriationerne efter Forordningen af 1845.

Formanden: Da Tiden er fremrykket, og der endnu er indtegnet tre Talere, vil jeg afbryde Forhandlingerne for i Dag.

Ved 2det Medlem for 10de Kreds, Bojsen, er under Mødet overgivet mig et Andragende til Regering og Rigsdag fra Frijsenborg-Faurskov Birks Landboforening om, at Lovgivningsmagten under sine Over-