

vejelser om Ordningen af de midtjydske Baneforhold vil inddrage en Jærnbanelinie Langaa—Silkeborg—Bramminge. Trykte Eksemplarer af Andragendet ville blive omdelte.

Næste Møde holdes i Morgen Middag Kl. 1½, og Dagsordenen er da:

1) *Anden Behandling af:*

Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret fra 1ste April 1899 til 31te Marts 1900.

2) *Eventuelt: Anden Behandling af:*

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

3) *Fortsættelse af første Behandling af:*

Forslag til Lov om forskellige Anlæg og Erhvervelser for Statsbanerne.

Mødet hævet Kl. 4.15'.

## 64de Møde.

Onsdag den 4de April, Kl. 1½.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

**Formanden:** Landstingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Adgang til at afløse Tiender har i Gaar afgivet Beretning, hvoraf Eksemplarer ere omdelte.

Ved 1ste Medlem for 9de Kreds, Stilling er indbragt et Andragende fra Randers Byraad og ved 2det Medlem for 10de Kreds, Bojsen, et lignende fra Linaa Sogneraad, og endelig ved 1ste Medlem for 11te Kreds, Brødsgaard, et fra Ribe Byraad og Bramminge Sogneraad, alle til Regering og Rigsdag og alle af samme Indhold som det i Gaar nævnte angaaende Fremme af en Jærnbanelinie Langaa—Silkeborg—Bramminge. Andragenderne ville blive overgivne til det Jærnbaneudvalg, som antagelig vil blive nedsat her i Tinget.

Først foretoges:

*Anden Behandling af Forslag til Lov om Tillægsbevilling for Finansaaret fra 1ste April 1899 til 31te Marts 1900.*

(Første Behandling findes i Tidenden Sp. 1631 ff.)

Der var intet Ændringsforslag stillet.

Lovforslagets Paragraffer samt Spørgsmaalet om dets Overgang til 3die Behandling sattes til Forhandling under et.

Ingen begærede Ordet.

*Lovforslagets Indhold* (se Tillæg C.), og dets *Overgang til 3die Behandling* vedtoges uden Afstemning.

Derpaa gik man til:

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

(Første Behandling findes i Tidenden, Sp. 1658—63.)

**Formanden:** Dette Lovforslags Behandling kan kun foretages, hvis Tinget dertil giver sit Samtykke, hvilket jeg vil anse for meddelt, hvis ingen begærer Afstemning. (Ophold.) Det er herefter meddelt.

Der var intet Ændringsforslag stillet.

Lovforslagets Paragraffer samt Spørgsmaalet om dets Overgang til 3die Behandling sattes til Forhandling under et.

Ingen begærede Ordet.

*Lovforslagets Indhold* (se Tillæg C.) samt dets *Overgang til tredie Behandling* vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Fortsættelse af første Behandling af Forslag til Lov om forskellige Anlæg og Erhvervelser for Statsbanerne.*

Forhandlingen genoptoges.

**Brun:** Efter de Udtalelser, som kom fra det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) i Gaar, har jeg næret nogen Tvivl, om jeg skulde forlænge Debatten om disse vigtige Spørgsmaal ved at tage Ordet i Dag. Men ved nærmere at tænke over Sagen forekom det mig dog, at disse Spørgsmaal have saa overordentlig stor Betydning, ikke alene ved deres Udstrækning, men ogsaa paa Grund af de store finansielle Ofre, der forlanges, at det vel vilde være værdt og rigtigt at drøfte dem nøjere og gaa dem nærmere igennem, især ogsaa fordi de i det andet Ting have været saa overordentlig indgaaende behandlede, saa at det vist vil være rigtigt, at Landstinget anvender nogen Tid, selv om det nu er paa Slutningen af Samlingen, til at se nøjere paa disse Forslag.

Det er ikke med megen Glæde, at i alt Fald jeg for min Person har set, at disse mange Lovforslag, der ere indbyrdes uafhængige af hverandre, ere blevne kobledede sammen til eet Forslag. Være de komne til os hver for sig, saaledes som de vare forelagte af Regeringen, kunde de være blevne behandlede med ikke lidt større Omhu. Nu da de komme paa en Gang, vil det jo blive en meget summarisk Behandling, der kan blive dem til Del, og om det er til Gavn for Sagerne, er vistnok meget tvivlsomt. De kunne jo deles i to Dele: de af Regeringen indbragte Forslag og det af Medlemmer indbragte. Medens man nu har samlet disse Forslag under et, har man udskudt et af de allervigtigste af dem, Regeringen har fremlagt, Forslaget om Korsør Dampfærgenhavns Udvidelse, hvilket i høj Grad maa beklages, thi dette Forslag vilde jo have den allerstørste Indflydelse paa hele Udviklingen af vor Jærnbanetrafik og er i Virkeligheden kun en Fortsættelse af det allerede paabegyndte Arbejde med Anlæg af Dobbeltspor gennem Sjælland.

Det af disse 4 sammenkoblede Forslag, som har langt den største Betydning, er Forslaget om Gedser—Warnemünde Routen. Det er jo i sin Tid blevet forelagt af Regeringen i Folketinget, efter at der var gjort mange og store Forarbejder for at faa denne Route bragt godt frem, idet man i sin Tid begyndte med at bygge en Bane fra Nykøbing paa Falster til Gedser og anlagde den store Havn ved Kroghage, og Staten senere forpagtede den falsterske Bane. Det var altsammen forberedende Fortagender til det sidste Skridt, Anlægget af en Dampfærgenhavn og

Etableringen af en Dampfærgedrift. Denne Drift af Dampfærger mellem Gedser og Warnemünde har nok fra Folketingets Side faaet en Slags Billigelse, idet der i sin Tid blev bevilget Ministeren en Sum til at gøre Forundersøgelser, og støttet paa denne Bevilling er der af vedkommende Minister blevet indledet Forhandlinger med den mecklenburgske og den preussiske Regering for at faa passende og gode Forhold tilvejebragte paa Sydsiden af Østersøen. Dette er ogsaa lykkedes i en overordentlig Grad, idet man fra de nævnte Staters Side har tilbudt at gøre meget store pekuniære Ofre for Anlæg af deres Del af Routen, deres Havne og Anskaffelsen af deres Materiel, langt større Ofre end der forlanges af os, idet man der staaar paa har Bund, hvad Havne angaar. Regeringen maatte derfor tro, at naar den kom til Folketinget med Anmodning om Bevilling til Slutstenen, Anlægget af en Dampfærgenhavn ved Gedser og Anskaffelse af Dampfærgerne, maatte det meget hurtigt kunne gaa gennem Folketinget, og Sagen meget hurtigt gøres færdig. Men hvorledes er det gaaet? Ja, det er gaaet, som vi her se. Efter først et Aar at have holdt Sagen fuldstændig hen afgav Folketinget i Fjor en Beretning, hvori det erklærede, at den daværende Minister kunde man ikke betro Udførelsen af dette Arbejde, og i Aar ere vi komne ind i April Maaned, inden vi have faaet Sagen herop fra Folketinget. — Er da denne Sag saa slet, at den har behøvet en saadan Gang gennem Folketinget for at naa hertil? Er det en saa daarlig Anvendelse af Penge at faa denne Route etableret, at det er nødvendigt, at man fra det andet Tings Side tager saa forsigtigt og valent paa denne Sag. Naar vi læse den Betænkning, som det andet Ting har bragt frem, siger den: Nej, det er en vigtig Sag, der bør føres igennem. Den forbinder Millionstaden Berlin med Danmarks Hovedstad og Skandinavien; og den bør for vor egen Skyld føres igennem. Altsaa Betænkningen siger dette klart nok. Men under Forhandlingerne i det andet Ting have Medlemmerne Gang efter Gang søgt at svække denne Liniens Betydning og udtalt Tvivl om, hvorvidt den vilde betale sig, idet man har gjort gældende, at baade Tonnagen og Passagerantallet vil være saa lille, at det ikke vil kunne betale sig at anlægge Dampfærgerne. Man har endvidere gjort gældende, at der kun passerede 21,000 Passagerer aarlig, og at Tonnagen kun udgjorde 2,000. Den højtærede Indenrigsminister meddelte imidlertid, at de rej-

sendes Antal i det sidste Aar er steget til 25,000, og der er ingen Tvivl om, at naar denne Route bliver betjent af gode, tidsvarende indrettede Færger i Stedet for af de daarlige og smaa Dampskibe — særlig de tyske Dampskibe ere slette — vil Passagertrafikken utvivlsomt tage til. Det er jo en meget bekendt Sag, at Persontrafikken altid søger de Veje, hvor Sørejsen er kortest eller bekvemmest indrettet. Og med Hensyn til Godstonnagen kunne vi ganske vist ikke sige noget bestemt om, hvorvidt den vil udvikle sig. Men fra vore andre Dampfærgelinier her i Landet, ville vi aldeles bestemt kunne drage Konsekvenser til den ny Linie. Naar vi se, hvorledes den svenske Trafik baade over Malmø og Helsingborg har udviklet sig i de faa Aar, Dampfærgeforbindelsen har været her, vil der ikke kunne være nogen som helst Tvivl om, at Godstrafikken over Gedser vil blive meget betydelig. Jeg tror endogsaa, at den vil faa en ganske overordentlig stor Betydning. Thi det er og vil blive den korteste Sølinie, der overhovedet vil kunne tænkes, fra Sydøst- og Østeuropa til Danmark — jeg tør ikke sige til hele Danmark, men til de danske Øer og en Del af Jylland, samt til Skandinavien. Den store Gods- trafik vil og maa altid nødvendigvis søge den korteste Vej for at indskrænke Transportudgifterne til det mindst mulige. Af samme Grund er det, at Tanken Femern—Sylt- holm Færgen har været oppe. Thi lige saa vist som Gedser—Warnemünde-Rou- ten er den korteste Vej fra Sydøst- og Østeuropa til Norden, lige saa sikkert er det, at Femern—Syltholm-Routen er den korteste Vej fra Sydvest- og Vesteuropa til Skandinavien. Og denne Route vil med logisk Konsekvens komme, lige saa sikkert som Godstrafikken altid maa søge den kor- teste og bekvemmeste Vej. Denne Route vil tjene som en Fordeler for de Router, der til den Tid antagelig ville være over- bebyrdede, nemlig Vejene over Lille Bælt og Gedser—Warnemünde. Disse ville in- den ret lang Tid ganske sikkert begge blive overbebyrdede, og saa vil en tredie Vej til de danske Øer være overmaade heldig og overmaade velkommen. Den vil muligvis kunne spare os Udgifterne til en Bro over Lille Bælt, ligesom den ogsaa muligvis vil kunne spare Dobbeltsporet over Fyn. Dog jeg skal lade denne Sag fare, den ligger jo ikke for. — Det er af disse Grunde for mig og vistnok for de fleste, i alt Fald af dette Tings Medlem- mer uden for al Tvivl, at en Gedser— Warnemünde-Færgen vil betale sig. Derfor

tror jeg ikke, at det er, fordi det er en slet Sag, at Folketinget hidtil ikke har bragt den videre. Er det da Bekostningen ved selve Sagen, der er saa afskrækkende stor? Heller ikke den synes at skulle være afskrækkende. Thi Anlægskapitalen ind- skrænker sig til at være 870,000 Kr. til Anlæg af Dampfærgen, 240,000 Kr. til Anlæg af et Kabel mellem Warnemünde og Gedser, og endelig 2,100,000 Kr. til Anskaffelse af 2 Færger. Det er ikke uoverkommelige Summer, og man skulde ikke synes, at det er af den Grund, at man fra det høje Tings Side har været saa længe om den Behandling. Nej, naar man spørger om Grunden, faar man nok nær- mest Svaret i de Udtalelser, der faldt fra Folketingsmanden for Viborg Amts 3die Valgkreds (Sloth), idet den ærede Folketingsmand sagde, at disse to Færger ere ladede med andre Forslag og skulle trække dem i Land, og det ærede Medlem ligesom mange andre Folketingsmedlemmer vilde ikke have noget imod at prøve disse Fær- gers Bæreevne. Anlægget ved Gedser skulde altsaa bære og trække i Land en Del andre Forslag. Det vil med andre og rene Ord sige: Dampfærgen Gedser—Warnemünde skal købes for Anlæg andre Steder.

Og hvad er det saa for Anlæg, man fra Folketingets Side forlanger, at dette Ting skal gaa ind paa, for at Gedser- Færgen kunde gaa igennem? Der er først Banen fra Viborg til Herning. Det er en af de Baner, som den jyske Jærnbane- kommission foreslaar som Statsbane, men ganske vist ikke enstemmigt, og den fore- ligger hidtil ganske uoplyst for Tinget. Der har slet ikke foreligget nogen som helst Oplysning om denne Bane, ja der er endog saa lidt bestemt om den, at man nede i det andet Ting saa, at forskellige Medlemmer, som ønskede denne Bane, ikke vare enige om, hvilken Vej den skulde gaa. Jeg har med megen Interesse og megen Flid, kan jeg sige — thi det er et stort Arbejde — læst alle de mange Ord, der ere faldne om denne Bane, og jeg vil da sige, at jeg ikke har kunnet finde andet end rent lokale Interesser i alt, hvad der er blevet sagt om denne Bane. Ganske vist gjorde den højtærede Minister opmærksom paa, at denne ny Bane vilde bevirke, at der blev 61 Kilo- meter kortere Vej fra Aalborg til Esbjerg, end ad den hidtilværende Linie, men at man da vilde komme ind paa de mange Sidebaner og Privatbaner, som ikke have hurtig gennemgaaende Tog. Jeg tvivler slet ikke om, at den Nytte, den vil gøre

for Persontrafikken ud over den lokale Trafik, vil være overordentlig lille. Jeg tvivler meget paa, at der vil gaa en eneste Drittel Smør og et eneste Svin mere til Esbjerg, fordi denne Bane kommer. Altsaa nogen Betydning ud over den lokale Trafik har jeg ikke kunnet finde ved denne Bane. Der anlægges ganske vist ogsaa Baner for den lokale Trafik her i Landet, og jeg skulde heller ikke have det mindste imod, at en Viborg—Herning-Bane blev anlagt, men at anlægge den just i Forbindelse med en Gedser—Warnemünde-Færge, hvormed den aldeles intet har at gøre, og at anlægge den just i dette Øjeblik, indser jeg ikke Nytten af eller det fortjenstfulde i. Denne Bane anslaaes til 2,350,000 Kr., til Materiel beregnes 320,000, altsaa i alt 2,670,000 Kr.

Det næste Forslag er en Bane fra Holstebro til Give, og dernæst Indkøbet af Banen fra Give til Vejle. Det er ogsaa en af de Baner, Jærnbankommissionen har ment skulde være en Statsbane, og den har for saa vidt større Betydning, som den har en langt ud over det lokale rækkende Betydning, idet den sætter hele den nordvestlige Del af Jylland i en langt hurtigere og bekvemmere Forbindelse med Fredericia end tidligere. Der har desuden været Enstemmighed i Kommissionen for, at denne Bane skulde anlægges, saa jeg er personlig af den Mening, at den maa og vil nødvendigvis komme. Men hvorfor den skulde hænges paa Gedser—Warnemünde-Færgen, med hvilken den aldeles intet har at gøre, forstaar jeg ikke. Jeg er ikke sikker paa, om det ikke var rigtigere, at denne Bane blev dreven som Privatbane, da den saa dog mulig vil kunne betale sig. Skal den derimod anlægges som en Statsbane, vil den sikkert ikke betale sig, hverken Driften eller Anlægget. Anlægget anslaaes til 4 Mill. for Stykket Holstebro—Give, og 1 Mill. for Indkøbet af Banen Give—Vejle. Men ærede Medlemmer maa saa erindre, at foruden dette vil det være en absolut Nødvendighed, at Overbygningen paa Vejle—Give-Banen forstærkes, og det anslaaes til lidt over 1 Mill. Man kan ikke tænke sig at anlægge en stærkere Bane Nord paa, som saa skal gaa over i en svagere Bane. Det er aldeles nødvendigt, at det ene maa trække det andet med sig. Vejle—Give-Banens Forstærkning vil derfor være en Nødvendighed, naar den anden Bane bygges, og derved gaar Bekostningen atter 1 Mill. op. Dernæst siges nu ganske vist i Betænkningen, at man ikke bryder sig om Vejle Stations Udvidelse, men det maa dog

ogsaa anses for en fuldstændig Nødvendighed, at naar den anden Bane kommer, vil den i meget kort Tid trække Vejle Stations Udvidelse efter sig, og Bekostningen derved kan ikke anslaaes til under 1½ Mill. Kr. Derfor ville Udgifterne til Vejle—Holstebro-Banen falde ud til 7,500,000 Kr.

Endelig har man et Forslag om Indkøb af Grunde til en Godsbanegaard ved Aarhus. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa Detaillerne af denne Sag, det er et Regeringsforslag, og vi indrømme vist alle Nødvendigheden af, at denne Banegaardsudvidelse maa ske. Det blev sagt af et æret Medlem (Neergaard) i Gaar, at jo hurtigere dette Indkøb blev gjort, desto billigere vilde det kunne gøres. Jeg skal ikke benægte dette, det lyder uhyre plausibelt, men jeg skal kun bemærke, at det bliver 1 Mill., som dette Indkøb anslaaes til, foruden at selve Byggeriet, som skal finde Sted derpaa, vil løbe op til ca. 3 Millioner.

Det er alt dette, der forlanges fra Folketingets Side for at give Bevilling til en Gedser—Warnemünde-Færge. Ærede Medlemmer ville se, at de Summer, her er Tale om, ere meget store. De løbe op til 10,450,000 Kr. foruden de 3 Millioner, der senere kommer til ved Bygningen af Godsbanegaarden i Aarhus, som jeg ikke tager med i Beregning. Det er sandelig en stor og kostbar Fragt, man vil belaste disse Færger med. Det bliver vel den kostbarste Fragt, de nogen Sinde kommer til at bære. Og jeg er i meget stor Tvivl om, hvorvidt det vilde være muligt for dem at bære en saadan Fragt i Land. Dertil kommer, at denne Fragt i Modsætning til anden Fragt for Dampfærger er dobbelt kostbar. Thi anden Fragt bringer dog et Udbytte, som, selv om det er større eller mindre, tjener til Forrentning og Formindskelse af Udgifterne. Men jeg ser ingen Mulighed for at disse 10,450,000 Kr. ville kunne bringe nogen Rente for Statskassen. Anlægget af disse Baner, saaledes som de her foreslaas, ville ikke alene koste over 10,450,000 Kr., men de ville ogsaa kræve en overordentlig stor Udgift til Banernes Drift, en Udgift, som vil være uundgaaelig for Statskassen, saa længe disse Baner drives. Jeg kan ikke se, at de nogen Sinde vil kunne komme til at betale sig.

Hvis disse Forslag vare komne op hver for sig, et for et, og vare blevne underkastede en nøje og grundig Behandling, vilde vi vist alle her oppe i dette Ting have været enige om, at de skulde fremmes, og at de skulde fremmes paa det

Tidspunkt, hvor man maatte anse det for heldigst og rigtigst at gøre det. Ingen af os vilde nogen Sinde tænke paa ikke at støtte ogsaa vore indenlandske Forbindelser og støtte de lokale Ønsker og Forlangender, der komme frem. Men at sætte dem her sammen paa et Lovforslag om Gedser—Warnemünde-Færgerne, som de staa fuldstændige uafhængige af, forekommer mig ikke rigtigst forsvarligt lige over for Staten, finansielt set ikke forsvarligt; og endnu mindre forsvarligt er det paa dette Tidspunkt af Samlingen at forelægge i Landstinget til Vedtagelse volens, nolens, saa hurtigt som muligt, en Del Banestrækninger, som man i Forvejen ved ikke vil betale sig, og hvoraf en enkelt endogsaa slet ikke er undersøgt nærmere. Og allermindst forsvarligt forekommer det mig at være at bringe disse store Forslag om pekuniære Udgifter, som det er, frem i et Øjeblik, hvor der ikke er eller kan blive Tid til at faa dem nøje undersøgte. Jeg hører til dem, der er allerværdest og ivrigst for at faa Gedser—Warnemünde-Færgerne frem, og jeg er af den Mening, at hvis man ikke nu i dette Øjeblik slaar til og bestemmer sig for dem, ville de gode Tilbud, vi have fra tysk Side, gaa bort. Der er Paavirkninger nok i Tyskland i for os ugunstig Retning, der søge at skaffe sig Indflydelse paa vor Bekostning, og tage vi ikke den nu fremstrakte Haand, tror jeg, vi maa gøre os det klart, at inden ret lang Tid ville de Fordele, som nu ere tilbudte os dernede fra, tilflyde andre Nationer. De ville saaledes ikke blot gaa vor Næse forbi, men vi ville i lang Tid ikke kunne faa en saadan Linie som Gedser—Warnemünde-Færgerne etableret. Og jeg anser det for en Æressag for Danmark at faa denne Sag klar, thi hvis de Forhandlinger, der have været førte, og som ere blevne ledede paa en saa overmaade god Maade for os, og ere komne saa vidt, som de ere, dog nu skulle gaa til Grunde; vil enhver anden Nation være meget betænkelig ved at indlede Underhandlinger med os om Ting, som vilde kunne være til Gavn for Danmark. Enhver anden Stat vilde være betænkelig ved at komme i Forhandling med Danmark, naar den ikke er sikker paa, at de Forhandlinger, der afsluttes fra dens Side, blive besvarede paa en lignende Maade fra dansk Side. — Jeg skal indskrænke mig hertil, jeg vil endnu kun lægge ærede Meningsfæller her i dette Ting paa Sinde, at de nøje overveje, hvad de gaa til, inden de billige disse forskellige Forlangender. Det er mig ganske klart, at disse

Færger ikke kunne bære den Last i Land, som her er lagt paa dem; det er en umulig Opgave for dem at trække den i Land. Men Ansvaret for, hvis denne Linie ikke skulde blive til noget denne Gang, maa absolut lægges over paa det Ting, der har belastet det af Regeringen forelagte Lovforslag om Gedser—Warnemünde-Færgerne med saa mange det fuldstændig uvedkommende Baneanlæg.

**Madsen-Mygdal:** Vi staa jo nu paa Falderebet med Hensyn til Samlingens Slutning, og da jeg antager, at vi alle i det væsentlige ere enige om, at disse Sager bør fremmes saa hurtigt som muligt, vil det ikke være rigtigst at holde noget længere Foredrag i den Anledning, og jeg skal derfor søge at gøre de Bemærkninger, jeg har at gøre til de forskellige Forslag, som fremkomme her i et samlet Forslag, saa korte som muligt. Der er en Betragtning, som blev gjort gældende fra tre forskellige Talere i Gaar og nu igen fra den sidste ærede Taler (Brun) endogsaa med særlig Styrke, nemlig den, at det ikke er rigtigst at forbinde disse forskellige Anlæg med hinanden. Denne Forbindelse beklager man, den betragtes som uheldig osv. Det er nu ret ejendommeligt at lægge Mærke til, at medens man med Hensyn til andre Love holder meget stærkt paa en Forbindelse, som efter mit Skøn ikke er videre nødvendig, saa mener man, at Jærnbane-forslag bør helst komme enkeltvis, og helst ikke bør forbindes med hinanden. Nu er det gjort gældende flere Gange, ikke blot fra min Side, men ogsaa af andre ærede Medlemmer, og jeg tror endogsaa fra Flertallets Side i denne Sal under tidligere Forhandlinger, at Jærnbane-forslag bør helst fremkomme saaledes, at vi overveje dem i Forbindelse med hinanden, underkaste dem en samlet Overvejelse. Vi have til forskellige Tider beklaget, at den ene og den anden Indenrigsminister saa er kommen dumpende med et Lovforslag, saa med et andet og saa med et tredje, uden at der var nogen Forbindelse mellem dem, uden at vi have vidst nogen rigtig Rede paa, hvad der forelaa. Vi have ønsket at faa en samlet Plan, og vi have stadig, tror jeg nok, følt os mest tilfredse med at kunne overveje de forskellige Jærnbane-forslag, der laa for i Øjeblikket, i Forbindelse med hinanden. Jeg vil gaa et Skridt videre. Jeg tror, det vil være ret nyttigt og økonomisk set ret frugtbringende om man kom til en samlet Plan ikke blot til Efterretning, men til en samlet Plan

over de Jærnbanelovsforslag, som ligge for i Øjeblikket til Overvejelse for Rigsdagen og Vedtagelse, saa at man kunde vedtage det, der først var nødvendigt, og saa gaa videre, saaledes at man ikke vedtog Forslag, der kom til at gaa i Vejen for hinanden. Det er ikke sjældent sket, at man har vedtaget et Forslag, og det saa efter nogle Aars Forløb viser sig, at man har baaret sig forkert ad, og saa maa man komme med et nyt Forslag, med hvilket det tidligere vedtagne var i Strid. Jeg skal nævne et Par Eksempler. Nu have vi f. Eks. i de seneste Aar vedtaget private Baner fra Vejle, nemlig Vejle—Give og Vejle—Vandel Banen, vi have anlagt private Stationer for disse Baner, og vi have ombygget Vejle Banegaard, som nu lige er færdig, og nu kommer man med et Forslag, hvor man forlanger over 2 Mill. Kr., naar jeg regner temmelig kostbare Ekspropriationer med, til at forandre og flytte det, vi nylig ere blevne færdige med. Det er ikke en Fremgangsmaade, der vidner om økonomisk Fremsyn. Jeg tror nok, at enhver privat Mand vilde have overvejet disse Ting i Forbindelse med hinanden, og det vilde have været heldigere, om vi havde gjort noget lignende ved vort Arbejde paa Rigsdagen. Med Hensyn til den Bane, som Regeringen har foreslaaet fra Holstebro til Vejle, kan jeg gerne sige — den omfatter jo nemlig hele Strækningen, idet den nuværende Vejle—Give Bane skal ombygges — er det et Spørgsmaal, om ikke denne Banes Anlæg kunde komme noget i Strid med den Dampfærgeforbindelse, der staaar paa Dagsordenen mellem Aarhus—Kalundborg, eller, som jeg hellere vil sige, Refsnæs—Hou. Det er et stort Spørgsmaal, om det er praktisk at anlægge en Statsbane helt ud til Vejle, naar en saadan Forbindelse mellem Jylland og Øerne staaar paa Dagsordenen, det kunde gerne være hensigtsmæssigt, om man overvejede de to Ting i Forbindelse med hinanden. Saaledes mener jeg, at der er en naturlig Sammenhæng — og den kan ogsaa begrundes paa andre Maader — mellem de forskellige Jærnbanelove, og derfor ser jeg ikke noget forkert i, at man har forbundet de Forslag, der her foreligge til Behandling paa Tingets Bord. Endnu en Bemærkning

vil jeg gøre, inden jeg gaar over til at omtale de enkelte Baner, og det er den, at jeg synes ikke, der er særlig Grund til nu, som den ærede sidste Taler stærkt betonedede, at beklage sig over det andet Tings Fremgangsmaade med Hensyn til Gedser—Warnemünde Linien, thi som det nu foreligger for os vedtaget i det andet Ting, er den jo netop sat i Spidsen, idet der er anvist 1 Mill. Kr. for næste Finansaar til at begynde denne Linie, medens der slet ikke er anvist noget til de øvrige Baner. Det, som Folketinget foreslaar, er altsaa, at først og fremmest skal der tages fat paa Gedser—Warnemünde Linien, den har faaet en særlig fremskudt Plads i Forslaget, og saa synes jeg ikke, der er nogen særlig Grund til Beklagelser i den Retning.

Jeg skal derefter ganske kort omtale de enkelte Forslag, jeg skal ikke ret længe lægge Beslag paa ærede Medlemmers Tid. Der er nu for det første Viborg—Herning-Banen, som flere ærede Medlemmer have beklaget sig over. Den lider af forskellige Mangler, navnlig vil den ikke kunne betale sig. Man beklager sig over, at den ikke er forberedt. Den ærede Minister gjorde forskellige Indvendinger mod den i Gaar: Den var ikke vedtagen med Enstemmighed i det andet Ting — nej, det er ganske rigtigt, der er adskillige Medlemmer i det andet Ting, der holdt paa en østligere Retning — den var ganske vist en kortere Vej til Esbjerg, men der var ikke en tilsvarende Afkortning i Betalingen, paa de længere Afstande bliver Afkortningen i Betalingen mindre, det ved vi jo nok, det gælder i alle Tilfælde. Den var heller ikke paatrængende nødvendig i dette Aar, mente Ministeren — han betonedede dette — man kunde vente til næste Aar, og der forelaa heller ikke noget Projekt. Denne Sag har imidlertid været undersøgt allerede for 18 Aar siden, der har foreligget Beregninger over Udgifterne til den, og den er ogsaa bleven undersøgt nu for 1 a 2 Aar siden, idet der nemlig fra Ministeren selv ved 2den Behandling i det andet Ting har foreligget en Redegørelse for Bekostningerne ved denne Bane. Jeg tror heller ikke, at den ærede Minister tillægger disse Indvendinger synderlig Vægt, idet han selv siger, at Regeringen er be-

tænkt paa at foreslaa denne Bane næste Aar, og jeg skal derfor ikke opholde mig videre ved disse den ærede Ministers Indvendinger. Naar jeg skal sige et Par Ord om denne Viborg—Herning-Bane, vil jeg sige, at for os Jyder er den absolut den vigtigste af alle de Baner, der findes paa dette Forslag. Det er et Ønske, vi have baaret frem Gang efter Gang i 20 Aar, og et Ønske, som jeg har været Talsmand for i dette Ting for mange Aar siden. Da vi forhandlede om Holstebro—Løgstør-Banen i Slutningen af 80'erne stod det samme paa Dagsordenen. Den allerstørste Del af Jyllands Ønsker gaar i Retning af en god og hensigtsmæssig Forbindelse med Esbjerg, og da Viborg—Herning-Banen, i Følge hvad der tidligere har foreligget, vil forkorte Vejen til Esbjerg med 11 Mil, have vi særlig sat Pris derpaa, og da der i dette Øjeblik foreligger Andragender fra 82 Sogneraad, 3 Amsraad, nemlig Ringkøbing, Viborg og Aalborg og fra en Masse Landboforeninger, synes jeg, at det er klare Vidnesbyrd om, hvilke Ønsker der er oppe fra Jylland med Hensyn til denne Bane. Dernæst er det saaledes, at denne Bane koster forholdsvis mindre end andre. Den andrager, som den sidste ærede Taler gjorde opmærksom paa, et Beløb af 2,670,000 Kr., med Materiel, Inventarium og det hele, saa det er noget mindre end de andre Baner, der er Tale om her. Jeg kan indskrænke mig til disse Bemærkninger med Hensyn til Viborg—Herning-Banen og sige, at det er en Bane, som jeg tror, at Jylland først og fremmest sætter Pris paa, og som absolut maa siges at være den vigtigste af dem alle, og jeg er ikke bange for, at den ikke skal skal kunne betale sig, eller endogsaa give betydeligt Underskud, som den sidste ærede Taler betonedede. Dette, at de jyske Baner ikke betale sig og at de give et betydeligt Underskud, fremdrages nu og da her i Tinget, men, som det forekommer mig, uden Grund. Da vi i sin Tid forhandlede om Kystbanen, der var beregnet til at koste 1½ Million Kr. pr. Banemil, 6 Millioner med Ekspropriation og det hele, stillede jeg et beskedent Forslag om, at Danmarks rigeste Egn skulde betale 40,000 Kr. pr. Banemil, men det blev betragtet som aldeles urimeligt, idet denne Kystbane vilde betale sig, give rigeligt Overskud for Statskassen, saa det var meningsløst, at Befolkningen skulde give noget til den! Efter at den var færdig, viser det sig, at den ikke alene ikke giver en eneste Øre i Indtægt, men der

mangler et Par Hundrede Tusinde aarligt i, at den kan bære sin Drift, og endda tjener den som Rovbane for den anden Statsbane, som den løber næsten parallelt med. Jeg tror nok, at jeg har Ret til at sige, at der findes ikke en eneste Bane i hele Landet, hvor noget tilsvarende finder Sted — det er jeg sikker paa — hvor der i den Grad er Tale om Underskud, og hvor den ikke kan hære sin Drift, som Tilfældet er her. Man skal ogsaa lægge Merke til, at Banerne i de mindre befolkede Egne i Jylland kun have 2 à 3 Tog i hver Retning, hvorimod der i de mere befolkede Egne gaar mange Tog i hver Retning. Jeg kan indskrænke mig til disse Bemærkninger angaaende Viborg—Herning Banen.

Banerne fra Vejle til Give og fra Give over Herning til Holstebro, de Baner, som ere nævnte under § 1 b. og c., og alt, hvad der dermed staar i Forbindelse, ere jo de kostbareste af dem alle. Det Projekt andrager efter Regeringens oprindelige Forslag 8½ Million Kr. Det er mange Penge, og naar jeg skal udtale min og manges Mening om hele dette Projekt, finder jeg det det mindst nødvendige af dem alle. Det er vedtaget af den jyske Jærnbane-kommission, men det er det, Flertallet af Jyderne sætter mindst Pris paa. Jeg skal dog ikke stemme mod det. Jeg kan sige, at jeg næsten aldrig stemmer mod Jærnbane-forslag, idet jeg ikke har noget imod, at de lokale Interesser blive betjente saa godt, som det lader sig forene med det almene Vel. Men jeg skal ikke nægte, at jeg i Virkeligheden har meget mod dette Anlæg, navnlig som Statsbaneanlæg. Jeg havde fundet det naturligt, om den Bane var bleven anlagt som Privatbane, i alt Fald fra Herning og til Vejle. Vi have nu den private Bane Vejle—Give Banen, der betaler sig forholdsvis godt, giver ikke saa lille et Overskud, hvilket ærede Medlemmer kunne se af den sidste Beretning om Statsbanedriften. Skulle vi nu til at drive den som Statsbane, er jeg bange for, at det ikke kommer til at gaa paa den Vis. Jeg kunde finde mig i Anlæg af en Statsbane fra Holstebro til Herning, men at man saa standsede der og lod Resten være en Privatbane. En Statsbane fra Holstebro til Herning vil ogsaa komme til at staa i Forbindelse med et Projekt, der ganske sikkert senere vil komme frem, nemlig om en Forbindelse mellem Aarhus og Kalundborg, eller en Forbindelse mellem Refsnæs og Hou. Jeg forstaar ikke, hvorfor man har sat det oven for nævnte Anlæg i Spidsen for de jyske Forslag, da det efter

min og manges Mening, og jeg kan sige efter hele den store nordlige Halvdel af Jyllands Mening absolut er det mindst vigtige og mindst kan gøre Nytte uden for de lokale Interesser. Om det er fordi det peger mod Kjøbenhavn og særlig letter Forbindelsen med Kjøbenhavn, kan jeg ikke sige noget om, men sikkert er det, at i tidligere Tid have vi maattet kæmpe mod det Princip her paa Rigsdagen, at de forskellige jyske Jærnbanelorslag gerne skulde pege mod Kjøbenhavn og ikke maatte pege mod Esbjerg. Projektet er det mindst bekostelige og det, der særlig bringer Summerne op, og samtidig er det det mest nødvendige og kunde godt opsættes nogle Aar endnu. Men i hvert Fald, selv om man ogsaa er nok saa stor en Ven af denne Bane og har nok saa god Vilje til at fremme den, vil jeg haabe, at man vil finde, at Overbygningen af den ny Bane Vejle—Give uden Skade kan udsættes foreløbig, der er ingen Grund til at tage fat derpaa nu. Dernæst kan Omordningen af Banegaardsforholdene ved Vejle ogsaa uden Skade udsættes og det saa meget mere, som man, efter at man har ombygget Vejle Banegaard med betydelige Bekostninger, nu kommer med Forslag om Anvendelse af et Par Millioner — naar jeg regner Ekspropriationen med — til Ombygning af det hele. Jeg kender ikke særlig Forholdene i Vejle, men jeg ved af Folk, som kende dem, at det er noget, som ikke kan findes forsvarligt og vidner om en Mangel paa økonomisk Fremsyn, som er ganske enestaaende. Det kunde være nyttigt, om vi kom ind paa en mere økonomisk Fremgangsmaade med Hensyn til de forskellige Anlæg, saaledes at man ikke river ned i Morgen, hvad man bygger op i Dag, og saaledes at de forskellige Forslag ikke gaa stik mod hinanden.

Om Aarhus Banegaard skal jeg ikke sige noget. Derom ere alle Parter jo enige i det andet Ting, og der har heller ingen Modstand været her i dette Ting med Hensyn til Erhvervelsen af Grund, saa jeg kan lade det ligge.

Saa er der Forholdene ved Korsør Station og Færgelejet. Der forlanges dertil 1,900,000 foruden en temmelig betydelig Ekspropriationsudgift, det bliver ogsaa et Par Millioner Kroner. Der har Folketinget ment, at Korsør Havneanlæg kommer noget i Vejen for de Planer, som foreligge her, og Folketinget har ment, det fortjente Overvejelse, om det ogsaa var nødvendigt at anvende et Par Millioner

Kr. paa en Gennemgangsstation i en lille Provinsby; der kan jo nemlig her kun være Tale om en Gennemgangsstation. Jeg tror nu ikke, at dette private Havneanlæg for Korsørs Vedkommende kommer i Konflikt med de Anlæg, her er Tale om; og jeg skal sige videre, at jeg skal ikke modsætte mig, at Korsør kommer med, og skal ikke modsætte mig, at Forhandlingen om den Sag føres videre; kunne vi opnaa Enighed om at tage den Sag med, saa for mig gerne.

Saa er der Gedser—Warnemünde, som har saa varme Forsvarere her i denne Sal, og som prises som noget af det største, bedste og fordelagtigste for vore Statsbaner, som tænkes kan. Jeg maa sige, at jeg ikke kan se, at det, der her foreslaas, er aldeles nødvendigt. Jeg gaar gerne med til at stemme derfor, jeg har aldrig nogen Sinde tænkt paa at ville stemme derimod, lige saa lidt som noget eneste Medlem i Folketinget, saa vidt jeg ved, nogen Sinde har tænkt paa at stemme mod denne Sag. Men, som jeg allerede har sagt, nu foreligger Gedser—Warnemünde Historien i en saadan Skikkelse, at den har en fremskudt Plads, idet det nemlig er sagt, at der skal begyndes paa denne Sag først, der skal anvendes i dette Finansaar 1 Million Kr. til dette Anlæg forud for de andre Baner. Men jeg kan alligevel ikke se, at det er saa absolut nødvendigt. Her er jo allerede en Forbindelse med Dampskib, og om disse Dampfærger blive vedtagne et Aars Tid før eller senere, kan jeg ikke se spiller nogen større Rolle. Men Hovedsagen for mig er den, at den Trafik, vi have over Gedser—Warnemünde, jo er meget lille; der er, som ærede Medlemmer ville se i Anmærkningerne til denne Sag, kun en Persontrafik af 21,200, det er hele Persontrafikken over Gedser—Warnemünde, og hele Godstrafikken er 2,000 Tons. Nu sagde det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, at man helst vilde benytte de korte Afstande paa Sørouten, og det er sandt. Nu have vi en anden Route Kiel—Korsør, det er en meget længere Afstand, der er ogsaa Dampskibe og ikke Dampfærge, men der er Godstrafikken 3 Gange saa stor og Persontrafikken ogsaa adskillig større, nemlig 30,600. Det er jo et Vidnesbyrd om, at Trafikken paa Gedser—Warnemündelinien er meget lille, og naar man taler om de jyske Baner, om Viborg—Herning-Banen osv., som ikke kan bygges uden Tab for Statskassen ved den aarlige Drift, vil jeg sige, at der er næppe nogen Bane — ja, jeg behøver ikke at sige næppe, for det

er jeg aldeles overbevist om — i Jylland, der drives med et saa forholdsvis stort Underskud som Kjøbenhavn—Warnemünde-Routen. Jeg tænker ikke paa det direkte Tilskud, der gaar med til Skibene paa Routen, men jeg tænker paa de 2 Hurtigtog i hver Retning her fra Kjøbenhavn til Gedser, hvoraf det ene Tog løber fra Kjøbenhavn til Gedser uden at standse under Vejs — ja, man skal jo stanse for at gaa over ved Masned Sund, men ellers standser det ikke ved en eneste Station — det løber udelukkende med udenlandske Passagerer, og saa er der jo et lignende Tog i modsat Retning. Dernæst er der et andet Tog, som ganske vist standser ved forskellige Stationer men ogsaa staa i Forbindelse med Gedser. Vilde man beregne Indtægter og Udgifter for disse Tog i hver Retning og dertil lægge Tilskuddet til Gedserfarten, vilde man faa at se, at her er et Driftunderskud, som ikke har noget som helst tilsvarende i hele vor Statsbanedrift. Det er derfor ikke værd at tale saa stærkt om, at her er saa store Fordele, hvorimod der er Tab paa de jyske Baner. Og regner man saa Kystbanens Underskud til, som ogsaa for en Del vedkommer den samme gennemgaaende Trafik, vil man se, at her er store, store Tab. Den sidste ærede Taler vilde fremstille det saaledes for os, at i Fremtiden vilde det blive saa glimrende, naar vi fik disse Færger. Jeg er ikke tilbøjelig til at tro, at Persontrafikken kan forøges i nogen væsentlig Grad, at den vil forøges noget, er jo rimeligt nok, men jeg har Vanskelighed ved at tro, at Godstrafikken vil forøges i meget betydelig Grad; jeg tror nok, den vil forøges noget, det betragter jeg som selvfølgelig, men vore Handelsforbindelser ligge jo ikke særlig i Berlin og Østevropa, de ere over Hamborg med Vesttyskland og Vestevropa i det hele taget, det er derfra, vi kan vente Tilførsel, det er derfra, vi kan vente nogen Godstrafik for vor Statsbanedrift, saa jeg tror ikke, Gedser—Warnemünde er i nogen særlig Grad heldig i saa Henseende. Men, som sagt, hverken jeg eller nogen af mine Meningsfæller vil modsætte os denne Route. Jeg tror ogsaa, vi af internationale Hensyn bør gaa med til at stemme for det, og vi har jo, som ærede Medlemmer ville se, og som jeg gentagne Gange har gjort opmærksom paa, stillet Gedser—Warnemünde Routen paa første Plads i Forslaget. Ja, jeg kan foreløbig indskrænke mig til disse Bemærkninger; der er jo adskillige andre Spørgsmaal, som staa i For-

bindelse med det samme Baneanlæg, men da disse ikke have været berørte af foregaaende Talere, skal jeg heller ikke komme ind paa dem.

Jeg vil kun til Slutning lægge et godt Ord ind for Viborg—Herningbanen. Det er det første Ønske hos den største Del af Jyllands Beboere, og naar vi saa beredvillig gaa ind paa Gedser—Warnemünde, mener jeg, at dette Ting bør ikke nægte Jyderne at faa et meget gammelt Ønske opfyldt, nemlig at komme i den bedste Forbindelse med Esbjerg, et gammelt Ønske, som koster forholdsvis lidt, idet Anlægget andrager i alt 2,670,000 Kr.

**Bojsen:** Det ærede 3die Medlem for 5te Kreds (Brun) fremkom med en Beklagelse over, at der var knyttet saa mange forskellige Forslag til dette Hovedforslag om en Dampfærgeforbindelse fra Gedser til Warnemünde. Jeg tror dog, at det ærede Medlem meget let kunde forklare sig Grunden hertil, Vi have jo oplevet i de senere Dage, at en hel Række Forslag, som ere komne her op fra det andet Ting, ere blevne afsluttede med Dagsordener, og det kunde jo derfor være tænkeligt, at det andet Ting frygtede for, at hvis et særskilt Forslag om de jyske Baner var kommet herop, saa var det blevet lagt til Side, medens derimod, naar det kommer samtidig med det nævnte Anlæg, saa faa Øboerne deres Ønske opfyldt, og Jyderne faa ogsaa nogle af deres Ønsker opfyldte. Men i en Ting skal jeg dog give det ærede Medlem Ret, og det er, at det er uheldigt, at disse forskellige jyske Forslag komme herop saa sent, at vi først have faaet dem herop den 3die April og knap have faaet Tid til at gennemlæse den Betænkning, som den jyske Jærnbanekommission er kommen med, og jeg antager ogsaa, at dette allerede har haft en uheldig Indflydelse paa de paagældende Sager. Jeg maa nemlig beklage adskillige Ting i de Forslag, som nu ligge paa vort Bord, og det særlig med Hensyn til Forslagene i Jylland. Jeg mener, at der er to Hovedhensyn for Jylland, det ene er Forbindelsen med Esbjerg for vore Produkters Skyld og det andet er en hurtig Personforbindelse med Kjøbenhavn. Hvad Produktforbindelsen med Esbjerg angaar, ytrede det samme ærede Medlem, det ærede 3die Medlem for 5te Kreds, at han troede ikke, at der vilde komme et eneste Svin mere eller en eneste Balle Flæsk, skulde det vel nærmest være, mere til Esbjerg, fordi vi fik en kortere Vejlængde, Det er ganske

rigtigt, det tror jeg heller ikke. Men jeg skal alene med Hensyn til vore Slagterier gøre opmærksom paa, at naar jeg trækker en Linie fra Langaa tværs gennem Jylland, ville vi Nord for denne Linie have 7 store Slagterier, som sende til Esbjerg 15,000 Tons Flæsk om Aaret til en Værdi af 10 Mill. Kr. For denne store Forsendelse af Flæsk er det virkelig ikke ligeegyldigt, om den skal befordres ved Sommertid 9—10 Mil mere. Der blev sagt af det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), at man ved Hjælp af Banen fra Viborg til Herning forkortede Vejlængden for Nordjylland til Esbjerg med en halv Snes Mil. Det spiller en betydelig Rolle, thi jo længere en saadan Vare som Flæsk, især om Sommeren, skal ligge i Jærnbanevognene, desto mere lider den derunder, og det er derfor af stor økonomisk Interesse for os, at Vejlængden til Esbjerg kan blive forkortet det mest mulige. Men der var et andet Hensyn for Jylland, som jeg omtalte, og det er den hurtige Personforbindelse med Hovedstaden. For hele det østlige Jylland er den nuværende Forbindelse i høj Grad uheldig. Den nuværende Ordning er i det væsentlige den, at vi skulle køre om ad Fyn, og Trafikken gennem Fyn er allerede overbebyrdet, saa overbebyrdet, at der jo er fremkommet Forslag om, at der skal anlægges Dobbeltspor og om at anlægge den kostbare Bro over Lille Bælt. Jeg gaar ud fra, at det er noget, som Jylland ikke vil komme til at interessere sig synderligt for, fordi man ikke ønsker at gøre denne store Omvej om ad Fyn. Man ønsker det ganske særlig ikke langs hele Østkysten, thi selv om vi fik en Bro over Lille Bælt, vilde vi komme til at bruge mindst 2 eller 3 Timer mere ad denne Vej til en Københavnsrejse, end hvis der fra et Punkt paa Østkysten af Jylland etableredes en Færgeforbindelse over til Refsnæs. Jeg beklager i høj Grad, at dette Forslag ikke af den højtærede Indenrigsminister har været forelagt for den jyske Jærnbanekommission, thi det forekommer mig, at naar en jysk Jærnbanekommission skulde tage disse Forhold under Behandling, maatte den tage et væsentligt Hensyn til, om man enten skal basere Forbindelsen med København paa som hidtil at lægge Vejen om ad Fyn, eller om man skal finde en ny Vej. Hvor den ny Vej skulde være, skal jeg ikke her indlade mig paa, der er flere Punkter at vælge imellem. Men jeg gaar ud fra, at naar der ikke bliver nogen Bro over Lille Bælt og mulig heller ikke

Dobbeltspor gennem Fyn, vil man komme til det Resultat, at man maa etablere en helt anden Vej, for at Linien gennem Fyn ikke skal blive overbebyrdet, saaledes som den vistnok er nu. Dersom dette Hensyn var blevet gjort gældende i Jærnbanekommissionen, tror jeg ikke, at man i første Linie vilde have nævnt Linien fra Holstebro til Vejle, thi det er klart, at ved en Jærnbanelinie fra Holstebro til Vejle trækker man de rejsende fra det nordvestlige Jylland til Vejle, og naar de først ere komne til Vejle, er det en given Ting, at saa komme de til at rejse videre til København om ad Fyn. Jeg kunde derfor sige, at dette Projekt præjudicerer en kommende Plan. Det griber forstyrrende ind i de Ønsker, som hele Østjylland har om at faa en bedre Forbindelse med København end Omvejen gennem Fyn. Dertil kommer jo, hvad denne Linie angaar, den overordentlig store Bekostning, det bliver jo en af de kostbareste Jærnbanelinier, hvad der ogsaa er blevet gjort opmærksom paa fra anden Side. Naar det fører til, at man i Vejle, kort efter, at man har ofret betydelige Midler for at bygge en ny Jærnbanegaard, skal flytte det altsammen, i Forbindelse med, at den lille private Bane, der nu gaar fra Vejle til Give, skal købes og ombygges, saa bliver det alt sammen et meget kostbart Anlæg.

Jeg maa derfor udtale min Beklagelse over, at det Projekt, der i mange Aar har været Tale om, nemlig om en Linie fra Langaa til Silkeborg, derfra ned gennem det jærbanetomme Rum til Bramminge, nu til Dels er blevet lagt til Side, og det skønt denne Bane aldeles ikke præjudicerer den Forbindelse med København, som jeg før talte om. Desuden har den det store Fortrin, at man derved vilde faa den korteste Vej til Esbjerg. For Øjeblikket er der fra Langaa to Veje: at gaa til Esbjerg: man kan gaa Vesten om, og man kan gaa Østen om, men det er omtrent lige langt; der er 32 Mil, eller 32½ Mil tror jeg det er. Ved at lægge Linien fra Langaa lige over Silkeborg til Bramminge kan man forkorte Vejen med en halv Snes Mil. Det vilde blive en fortrinlig Eksportlinie for Produkter fra hele det nordlige Jylland. At denne Linie, som sagt, er lagt til Side, det forstaar jeg ikke. Jeg har allerede afleveret to Adresser fra interesserede, og der vilde vistnok være kommet mange flere, hvis der var Tid dertil, men dette her er kommet bag paa Folk, man troede slet ikke, at Frugeterne af den jyske Jærnbanekommissions Forhandlinger skulde

komme saa hastigt frem, derfor have Beboerne knap haft Tid til at sætte sig i Bevægelse. Jeg maa dog gøre opmærksom paa, at i den jydsk Jærnbankommissions Betænkning ytres der om denne Linie: „Kommissionen maa dog endnu meget anbefale som Statsbaneanlæg en Linie fra Langaa over Silkeborg og videre mod Syd, nærmest mulig ved — men dog ikke vestligere end — Grindsted og videre til Bramminge.“ Denne Linie er altsaa særlig bleven fremhævet af den jydsk Jærnbankommission. Der er ganske vist et enkelt Medlem fra Vejle, der har taget Afstand derfra, men hele den øvrige Kommission har brugt det Udtryk, at „den maa meget anbefale denne Linie.“ At den nu bliver lagt til Side, og at de andre Linier skulle gaa forud, maa jeg i høj Grad beklage. Dette, at man ved denne Linie skulde komme i Kollision med visse Købstadinteresser, tror jeg ikke rigtig paa. Jeg tror ikke, at de østjydske Købstæder paa nogen Maade ville føle sig ilde berørte ved denne Linie, den vil jo væsentlig blive en Eksportlinie for vort Smør, Flæsk, Æg osv., som skal til Esbjerg, og det har slet ingen Interesse for Købstæderne, om disse Eksportartikler føres gennem Byerne, det er jo altsammen beregnet paa England. Jeg vilde altsaa meget have ønsket, at denne Linie havde været fremhævet i første Række, men jeg kan jo godt forstaa, at det nu kan blive vanskeligt i den korte Tid, der er tilbage, at faa gjort en saa væsentlig Forandring i det, der foreligger.

For øvrigt vil jeg kun sige, om den lille korte Bane mellem Viborg og Herning, at den i alt Fald noget afhjælper det Savn, som Nordjylland har haft med Hensyn til Forbindelsen med Esbjerg. Efter min Beregning vindes der derved 7—8 Mil, altsaa Nordjylland faar ved Hjælp af denne Bane en 7 à 8 Mil kortere til Esbjerg, og da Banen ikke skal koste mere end 2½ Mill., synes jeg egentlig ikke, man kan have saa meget mod denne Bane. For mig staaer det saaledes, at Linien Langaa—Bramminge maatte bygges først, saa kunde den lille nys nævnte kortere Bane komme som Nr. 2, men Banen fra Holstebro til Vejle skulde først komme i tredje Række.

**Johnsen:** Den højtærede Indenrigsminister ytrede i Gaar, at han havde det Indtryk af Forhandlingerne i Folketinget, at Interessen for Holstebro—Vejle-Banen var i Aftagen, medens det omvendte var Tilfældet med Interessen for en Bane fra Viborg til Herning; og efter de Udtalelser,

vi nu have hørt af de to sidste ærede Talere, navnlig af det ærede Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), kan jeg godt forstaa, at dette Indtryk har været rigtigt. Jeg tror nu imidlertid, at skal der være en Konkurrence mellem de to Baner Holstebro—Vejle og Viborg—Herning, maa man foretrække Holstebro—Vejle-Banen, og det forekommer mig, at de Grunde, der have ledet Regeringen til at fremsætte Forslaget om denne Bane først, allerede nu ere saa gode og gyldige, at de ikke kunne forkastes. Det ærede Medlem for 7de Kreds ytrede, at han ikke en Gang kunde fatte, at Regeringen havde fremsat Forslag om en Bane fra Holstebro til Vejle. Jeg skal dertil bemærke, at det forekommer mig, at allerede den jydsk Jærnbane-Kommissionsbetænkning yder et godt Bidrag til Forstaaelsen, foruden hvad den højtærede Indenrigsminister har oplyst i saa Henseende baade i det andet Ting og ogsaa her i Gaar. Som Lokalbane betragtet, synes det utvivlsomt, at en Bane fra Holstebro til Vejle maa foretrækkes for Viborg—Herning-Banen, der ifølge Kommissionsbetænkningen vil komme til gaa igennem en Egn af ringe Beskaffenhed, og som ingenlunde har de Udviklingsmuligheder, som en Bane mellem Holstebro og Vejle. Og som Forbindelsesbane for andre Dele af Landet, maa jeg sige, at de Dele, som ville nyde godt af en Bane fra Holstebro til Vejle, nu ere langt uheldigere stillede end de Dele af Landet, der ville komme til at profitere af en Viborg—Herning-Bane. Det har den højtærede Indenrigsminister ogsaa oplyst og udviklet i Gaar dels med Hensyn til Vej-længdens Forkortelse og dels ogsaa med Hensyn til de trafikale Forhold, og jeg behøver derfor ikke at komme yderligere ind paa, hvad der i saa Henseende kan anføres, idet jeg kun skal sige, at det forekommer mig ikke, at de Hensyn, som kunne fremhæves og gøres gældende over for en Viborg—Herning-Bane, ere saa stærke, at de opveje, hvad der taler for en Holstebro—Vejle-Bane. Det nordvestlige Jylland, som vil nyde godt af en Holstebro—Vejle-Bane, er nu yderst uheldig stillet med Hensyn til Forbindelsen med Omverdenen. Der kan saaledes ikke med Dagtog gøres en Rejse til Hovedstaden og for øvrigt heller ikke til Hamborg, uden man maa overnatte; det er næppe Tilfældet noget andetsteds i Landet, naar undtages Jyllands yderste Spids, Skagen, saa vidt mig bekendt. Men for øvrigt vilde der jo ogsaa være andre Veje, ad hvilke der kunde

opnaas bedre Forbindelse med Omverdenen fra det nordvestlige Jylland end just ved en Holstebro—Vejle-Bane, og derfor kunde jeg ikke have noget imod, som det ærede Medlem for 7de Kreds ytrede, at der fandt en fornyet samlet Overvejelse Sted, inden man skred til at vedtage de foreslaaede jyske Baner. Hvad Herning—Viborg-Banen angaar, da foreligger den jo, som ofte er omtalt, temmelig uoplyst. Der er jo ikke en Gang fuldstændig Enighed om, at det er rigtigt, at den skal gaa netop fra Viborg til Herning, og om det ikke vilde være heldigere at vælge et andet Sted end Viborg som Udgangspunkt. Det forekommer mig ogsaa at tale for under alle Omstændigheder ikke ved denne Lejlighed at vedtage en Bane fra Viborg til Herning.

Der blev i Gaar ytret af et æret Medlem, at fra et konservativt Synspunkt maatte man nære nogen Betænkelighed ved at ekspropriere Vejle—Give-Banen. Det forekommer mig, at disse Betænkeligheder ikke have noget videre paa sig, og at man ikke behøver at forfølge denne Betragtning videre. Det er jo nemlig givet, efter hvad der er mig bekendt, at der ikke er noget, Ejerne af Vejle—Give-Banen hellere ønske, end at Banen skal blive eksproprieret. En anden Sag var, hvis der virkelig skulde være kommet Protest mod Ekspropriationen. Saa kunde det være et Spørgsmaal, om det var rigtigt at gaa den Vej.

Det kommunale Tilskud til de to nævnte Baner, er sat til 25,000 Kr. pr. Banemil, medens Regeringsforslaget havde sat det til 40,000 Kr. til Holstebro—Vejle-Banen. De 25,000 Kr. er jo et meget moderat Tilskud, særlig i Sammenligning med, hvad andre Egne have maattet yde til lignende Anlæg, nemlig over det tredobbelte; men mulig kunde de paagældende Ejere ikke overkomme mere.

Naar det har været fremført, at Holstebro—Vejle-Banen burde anlægges som privat Bane, vil dette dog næppe være hensigtsmæssigt. I alt Fald vilde denne Bane saa ikke i fuldt Omfang opnaa sit Øjemed, at blive til Nytte ogsaa som Forbindelsesbane for andre Dele af Landet end selve den Egn, den gaar igennem — og det var jo netop Tanken, at den skulde være Forbindelsesbane ogsaa for andre Egne. Naar jeg har ytret nogen Interesse for Vejle—Holstebrobanen, vil jeg dog sige, at denne Interesse ikke er større, end at jeg i Øjeblikket stiller Dampfærgeforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde i første Række, og ønsker, at dette Anlæg under alle Om-

stændigheder maa blive gennemført. De øvrige Anlæg, som der er Tale om i Lovforslaget, ville uden stor Skade kunne udsættes. Derimod tror jeg ikke, dette er Tilfældet med Gedser—Warnemünde-Dampfærgeforbindelsen. Der vil herved løbes den Risiko, at det andet Land, som den danske Regering har forhandlet med, ikke vil eller, hvad der er lige saa muligt, slet ikke kan fastholde den afsluttede Overenskomst, og det forekommer mig, at det dels vil være til Skade for Landet og dels ogsaa vil tage sig uheldigt ud under Hensyn til de Forhandlinger, der ere førte af den danske Regering i en vistnok ikke uberetiget Forventning om Rigsdagens Sanktion. Jeg vil haabe, at lokale Interesser og Lokalpatriotisme i Overvejelserne af denne Sag ikke maa blive stillede saaledes i Forgrunden, at andre og større Hensyn lades ude af tilbørlig Betragtning.

**Lunn:** I Modsætning til det ærede Medlem, der nys talte, vilde jeg foretrække, at man anlagde en Viborg—Herning-Bane fremfor en Holstebro—Vejle-Bane, hvis Valget stod imellem de to Ting, og det allerede af den Grund, at den ene er saa meget billigere end den anden. Vejle—Holstebro-Banen vil koste 8 Mill. Kr. foruden Ekspropriation, den anden, Viborg—Herning, er kalkuleret, ganske vist med en overordentlig løs Kalkule, til et Par Mill. Kr., altsaa er der stor økonomisk Fordel ved at foretrække den. Hvad angaar de Undersøgelser, der have fundet Sted med Hensyn til begge Baner, saa ere de vel hip som hap, de kunne vel siges at være overordentlig overfladiske, saa for den Sags Skyld kan den ene lige saa godt anlægges som den anden. Hvis der imidlertid skulde vælges imellem dem, vilde jeg absolut foretrække Viborg—Herning-Banen, men jeg vilde ønske, der ikke var noget Valg. Jeg vilde ønske, at Landstinget vilde se ganske objektivt paa Sagen og i Betragtning af, at den kommer saa overmaade uforberedt — jeg kunde vel uden at fornærme nogen sige: slet forberedt — til os, kommer i et saa yderlig sent Øjeblik og omfatter saa store Interesser, nøjes med at vedtage det Forslag, hvorom alle ere enige at det bør fremmes — vi have nys hørt det støttet fra begge Venstreparterne her i Landstinget — nemlig Forslaget om en Bevilling til Gedser—Warnemünde-Færgerne. I og for sig er jeg slet ikke tilbøjelig til at tillægge dette Forslag den Vægt, som det ret almindelig tillægges, teknisk set. Men jeg har den Betragtning, at da det anerkendes

fra alle Sider, at Regeringen ved at indlede en Forhandling med Mecklenborg om dette Foretagende har handlet ud fra Rigsdagens Initiativ og i Overensstemmelse med Rigsdagen, og da jeg maa føje til, at Regeringen har handlet heldigt med Mecklenborg i den Transaktion, der har fundet Sted, kan jeg ikke forstaa — i den Henseende er jeg fuldt ud i Overensstemmelse med adskillige ærede Talere, der have udtalt sig baade i det andet Ting og her — andet, end at det er ikke værdigt for den danske Rigsdag at desavouere Regeringen i den Handel. Hvis det havde været omvendt, hvis den danske Regering, for at bruge et borgerligt Udtryk, et grimt Udtryk, havde ladet sig tage ved Næsen af den mecklenborgske Regering i dette Forhold, kunde man sige her fra Rigsdagen med en vis Føje, at den Regering, der har kunnet gøre en saadan daarlig Handel, desavouere vi. Men da Tilfældet uomtvisteligt er dette, at den danske Regering har handlet heldigt og dygtigt med den mecklenborgske Regering i dette Forhold, forekommer det mig at være uden for al Tvivl, at den danske Rigsdag bør staa med den danske Regering i dette Forhold.

Jeg skal sige et Par Ord om den tredie Side af det foreliggende Jærnbane-forslag, nemlig om Korsør-Anlægget. Ogsaa dette ønsker jeg holdt uden for Sagen, og det ud fra den samme Grundbetragtning, som jeg har fremsat før, at det er ikke forberedt, at det ikke kommer til Rigsdagen paa en saadan Maade, at det kan siges at gaa derfra værdigt og anstændigt gennemset. Det er øjensynligt af Folketingets Betænkning i denne Jærnbanesag, at Folketinget ikke har skænket den en alvorlig Overvejelse, og her i Tinget har den slet ikke foreligget; vi have ikke kunnet skænke den en alvorlig Overvejelse, og den Overvejelse, som vi have skænket den i forrige Samling, er ganske sikkert ikke anvendelig paa det foreliggende Forslag; der er foretaget ret væsentlige Forandringer deri. Jeg mener derfor, at man fuldt ud kan forsvare at lade dette — og næsten ikke kan forsvare andet — end at lade dette Forslag ogsaa ligge hen, altsammen fordi det ikke er forberedt, fordi det ikke med god Samvittighed kan sendes ud fra Rigsdagen i dette Øjeblik. Jeg kommer saa meget hellere til denne Betragtning, som, hvis man vilde følge den, er jeg slet ikke i Tvivl om, at man ikke behøvede at optage Statslaan. Der er for mig ikke Tvivl om, at Gedser—Warnemünde-Færgerne kunne bevilges, uden at man behøver Stats-

laan, og naar man vil lade alle de andre Anlæg vente til næste Rigsdagssamling, vilde man til hele denne Jærnbanehistorie ikke behøve noget Statslaan. Det synes mig at være en overmaade ønskelig Ting, at man kunde naa til dette. Der er ikke Tvivl om, at det er uheldigt i Øjeblikket at gøre Statslaan; og der er heller ikke Tvivl om, at vi over for en ny Regering vilde staa heldigere, hvis den begynder paa bar Grund, end hvis den begynder med det Baand om Benet, som dette Statslaan, og hvad der i øvrigt knytter sig dertil, maa være for Regeringen. Jeg er derfor ikke i Tvivl om at burde tilraade med god Samvittighed, at Landstinget nøjes med at vedtage den Side af dette Jærnbane-forslag, som gaar ud paa Gedser—Warnemünde-Færgerne, og slet ikke andet. Og jeg er slet ikke i Tvivl om, at kommer Loven saaledes ned til Folketinget, vil den blive vedtagen der. Jeg har den sikre Overbevisning, at Folketingets Flertal og Folketinget i det hele er saa gode patriotiske Mænd, at de ikke ville sige: Nej, vi ville ikke bevilge Gedser—Warnemünde-Færgerne, vi ville desavouere den danske Regering i dette Forhold, eller vi ville have i Betaling en Jærnbane af privat jydsk Interesse: Viborg—Herning eller Holstebro—Give eller dem begge to. Jeg finder mig ganske overtydet om, jeg har den Tillid til det danske Folketing, at det Standpunkt vil det ikke indtage, saa hvis Landstinget i den hele Situations Favør vil vedtage at lade kun Gedser—Warnemünde-Forslaget gaa ned til det andet Ting, vil jeg tro, at vi faa det bevilget i Folketinget, og at der derved skabes en Situation, der vil være den allerheldigste for den kommende Tid. Derfor anbefaler jeg paa det mest indtrængende, at man nøjes med dette Forslag.

**Jensen-Lysholt:** Jeg vilde gerne have Lov til over for det foreliggende Lovforslag — specielt over for det i § 1, Litra b. og c. nævnte, altsaa Erhvervelsen af Vejle—Give-Banen og dennes Forlængelse over Herning til Holstebro — at fremkomme med et Par anbefalende Udtalelser. Som ærede Medlemmer af dette Ting vide, har den Kommission, der har været nedsat for at tage Baneforholdene i Midtjylland under Overvejelse, enstemmig indstillet, at Banen fra Vejle til Holstebro gennemføres som Statsbane. Saa vidt jeg har forstaaet den højtærede Indenrigsminister, har han tiltraadt dette ved at forelægge et særskilt Forslag i den Henseende, og jeg tilføjer, at Folketinget yderligere har

støttet det ved at tiltræde det samme Forslag. Jeg ser i disse Omstændigheder en Bekræftelse af, hvad der ogsaa er mit Syn paa den Sag, at det er i høj Grad ønskeligt, at den nævnte Bane gennemføres og gennemføres som Statsbane. Beboerne i de paagældende Egne, som denne Bane kommer til at gennemskære, have længe følt Savnet af de Goder, som gode Kommunikationsmidler nu om Stunder medføre, og jeg skulde tro, at de have et billigt Krav paa, at deres Ønsker i den Henseende ske Fyldest. Jeg skal, som ogsaa fra anden Side er blevet fremhævet, pege paa den Betydning, som en Vejle—Holstebro-Bane vil faa for den gennemgaaende Trafik fra det nordvestlige til det sydøstlige Jylland og Øerne. Jeg turde maaske ogsaa anføre som noget, der bør tages i Betragtning over for Holstebro—Vejle-Banen, at det er en Bane, der ikke kan betegnes som en Rovbane, idet den ikke forfordeler de paagældende Byer ved at drage Byernes naturlige Opland fra den ene til den anden By. Jeg tillader mig derfor at anbefale det høje Ting at gennemføre denne Del af Lovforslaget, som det foreligger.

**Holeh:** Da jeg begærede Ordet, vidste jeg ikke, at min ærede Kollega for Lolland, det ærede 3die Medlem for 5te Kreds (Brun), havde begæret Ordet. Han har saa udførligt udtalt sig om Betydningen af Forbindelsen mellem Udlandet og de sydlige Øer, at jeg for at undgaa Gentaelse ikke skal komme ind derpaa. Jeg kan fuldt ud slutte mig til hans varme Anbefaling for Gedser—Warnemünde Routsens videre Udvikling i Overensstemmelse med det af Regeringen forelagte Lovforslag, saaledes som ogsaa andre Talere have gjort. Jeg skal kun tillade mig at fremhæve som et Moment — det er naturligt for mig at fremhæve det — at Anlægget af Dampfærgelejer og Anskaffelsen af Færger have ganske særlig økonomisk Betydning for den Landsdel, jeg er med til at repræsentere, nemlig Lolland og Falster. Det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) tager vistnok fuldstændig fejl, naar han tror, at Godstrafikken paa

denne Route ikke i nogen væsentlig Grad vil udvikles, naar dette Anlæg bliver fuldført. Jeg tror ganske sikkert, det er en Fejltagelse. Man kan næppe tale med noget større Forretningsfirma paa Lolland-Falster, som ikke ligefrem er i Stand til at angive, hvor stor Fordel det vil have ved at kunne faa sine Varer ad denne Route, i Stedet for at de skulle omlades paa Skib og Jærnbane flere Gange eller føres ad ganske andre Veje. Hvis jeg vilde benytte private Udtalelser, vilde jeg kunne nævne enkelte Firmaer, som have oplyst om, hvad det var for ganske betydelige Summer, det drejede sig om for dem, og naar det er Tilfældet, skulde jeg tro, at det samme maatte gælde om en Del af det øvrige Land, for Sjælland og andre Dele af Landet. Nu kunde man vel sige, at det ikke er noget Argument for denne Sag, at denne Forbindelse saaledes kunde komme Lolland-Falster til gode, men jeg skal dog gøre opmærksom paa, at der ikke er ofret ret meget fra Statens Side paa Kommunikationsmidlernes Udvidelse navnlig paa Lolland. Man har paa Lolland endnu ikke opnaaet nogen Statsbane. Der er givet meget betydelige Tilskud fra Egnene der, og Driften staar, som naturligt er, langt tilbage for Statsbanedriften, og Taksterne ere ugunstige. Selv om der altsaa ved dette Anlæg skulde tilflyde disse Øer en lille Fordel, antager jeg ikke, der kunde være noget at indvende derimod. Nu har man vel sagt, at et Hedesogn i Jylland vilde egne sig mere til at vække almindelig Interesse end Lolland-Falster, og der er nogle, som have ment, at den Maade, hvorpaa denne Søg om Gedser—Warnemünde Færgen søges gennemført og alt dette, som er sat i Forbindelse med den, kunde bekræfte Rigtigheden af denne Formodning. Dertil maa imidlertid siges, at det er en gammel bekendt Ting i Rigsdagen, at Jærnbanepolitik har den Karakter, at naar et Jærnbaneforslag fremkommer, blive andre Ting satte i Forbindelse dermed. Det er noget, som man ikke kan komme helt bort fra, og som der efter min Mening til enhver Tid vil være at tage Hensyn til. Der kan ogsaa anføres et eller andet for, at det set i sin Helhed og Almindelighed ikke er ganske ubegrundet.

Over for Spørgsmaalet om Forbindelsen mellem Forslagene vil jeg tillade mig at bemærke over for det ærede 1. Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), som slet ikke kan forstaa Kritikken herimod, og som i den Henseende har henvist til andre Loves Behandling, navnlig Skattelovenes, at jeg dog nærmest synes, at det maa være temmelig let at forstaa. Der er en ganske anderledes indre Forbindelse imellem de omtalte Skattelove end mellem disse Jærnbanelove. Thi man kan dog nok erkende, at naar man vil paalægge en ny Indkomst- og Formueskat, som for en meget stor Del vil gaa ud over Byerne, kunde det være ret naturligt, om disse samtidig ønskede at være garanterede imod, at der kom en Toldlov, som fuldstændig ødelagde deres Erhvervsliv. Og naar man vil komme med store Nedsættelser paa Toldloven paa de almindelige Forbrugsartikler og derfor vil have en Forhøjelse af Brændevinsafgiften til Erstatning, forekommer det mig, at det maa siges en Gang, nu da det er blevet almindeligt at kritisere disse Forbindelser mellem Lovforslagene, at Forbindelsen mellem Skattelovene er af en indre Natur, som slet ikke kan sammenlignes med Forbindelsen mellem Jærnbaneanlægene. Jeg for mit Vedkommende skal imidlertid ikke i Almindelighed sige stort om det Forsøg, der gøres paa at sætte de forskellige Jærnbanelovforslag i Forbindelse med hinanden. Thi det er noget, der har fundet Sted, saa længe man overhovedet har behandlet Jærnbanelovforslag. Men netop fordi det er en saa gammel Praksis, som man ikke kan se bort fra, tør jeg ikke tiltræde den Udtalelse, som det ærede 8de Medlem for 2. Kreds (Lunn) fremkom med, idet han tilraadede Tinget at vedtage Forslaget om Anlæg af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser—Warnemünde og lade alt andet ligge. Jeg er nemlig ikke saa sikker som det ærede Medlem paa, at det høje Folketing da uden videre vil vedtage dette Anlæg og saa lade alt være godt. Jeg tror ikke, at det gaar an at drage denne Slutning og føle sig saa nogenlunde sikker paa det. Jo mere nødvendigt det er, jo mere man tror, at denne Sag staar i Forbindelse med Landets Ære, med Landets økonomiske Interesser og med nogle Landsdeles særlige Interesser, des mere maa man fraraade at gaa den Vej, det ærede Medlem tilraadede. Thi man vil derved udsætte sig for, at det skulde ske, som man i særlig Grad ikke ønsker, nemlig at denne Sag skulde komme til at visne hen. Jeg skal derfor slutte disse faa Bemærkninger med at henstille til det ærede

Udvalg, som sammen med den højtærede Minister vil komme til at lede denne Sag, at den bliver ledet saaledes, at ikke Gedser—Warnemünde Routen eller Forslaget om dens Udvikling glipper. Thi jeg tror, at det vilde være til meget stor Skade for Landet og vilde foraarsage en overordentlig stor Skuffelse og i enhver Henseende være uheldigt.

**H. C. Hansen:** I 1894 stemte jeg imod den store Række Baneanlæg, som den Gang forelaa til Behandling, med Undtagelse af Kystbanen. Jeg stemte ikke imod denne, fordi man gjorde gældende, at den vilde have stor Betydning for den gennemgaaende Trafik og vilde betale sig udmærket. Dette sidste er som bekendt blevet en Skuffelse, og med Hensyn til det første kan man vist med Rette sætte et Spørgsmaalstegn derved. Jeg stemte som sagt mod alle de øvrige Anlæg, og jeg agter i Overensstemmelse hermed ogsaa at stemme mod dette Forslag, hvis det endelig vedtages i en tilnærmelsesvis lignende Skikkelse som den, det nu har. Allerede den Gang mente jeg, at vi foretog Udvidelser af vort Banenet ud over de rimelige Grænser. Og min Opfattelse heraf er siden bleven yderligere bestyrket. Med disse Jærnbanelove ville vi have et Statsbanenet til en samlet Længde af henved 2,000 Kilometer. Det forekommer mig, at i et Land, der som vort er et Ørige, hvortil der kun hører en lille Halvø, gennemskaaren af sejlbare Fjorde med korte Mellemlum, er en saadan Jærnbanelængde mere end ønskelig. Man paastaar i Almindelighed, at disse Baneanlæg maa foretages, fordi de fremme Kulturen og den almindelige Velstand. Det er muligt, at det hænger sammen med Kulturens Vækst som med Græssets Vækst. Man skal være mere end almindelig klog for at kunne iagttage den. Jeg skal i alt Fald for mit Vedkommende tilstaa, at jeg ikke har været i Stånd til at se, at vor Høst paa det Omraade har staaet i et nogenlunde passende Forhold til den Masse Kunstgødning — hvis jeg maa blive i Billedet —, som vi have anvendt paa den i Form af Jærnbaner. Og hvad den almindelige Velstand angaar, er der aldeles sikkert forskellige Meninger om den. Nogle paastaa, at den er baade stor og solid og er vokset, siden vi begyndte paa Jærnbaneanettet, hvorimod andre mene, at den saakaldte store nationale Velstand for en meget væsentlig Del er af nominal Værdi. Jeg er nærmest tilbøjelig til at tro, at de sidste have Ret. Det er i alt

Fald en Kendsgerning, at i den Del af Befolkningen, hvis Erhverv er Hovedhjørnestenen for vor nationale Økonomi, har Velstanden utvivlsomt været stærkt i i Tilbagegang. Det vil enhver indrømme ved at kaste et flygtigt Blik i Pantebøgerne eller se paa Statistikken; thi derved godtgøres, at Landbrugets Prioritetsgæld er stegen med mange Hundrede Millioner Kroner i den sidste Menneskealder. Nu har jeg ganske vist læst, at en nationaløkonomisk Professor har sagt, at denne Tilbagegang langt opvejes af de Forbedringer, Landejendommene have været Genstand for, dels paa Bygninger, dels paa Besætninger og dels paa Jorderne, men jeg tror, det er en grundig Misforstaaelse af disse Forhold. Det, der betinger Landbrugets Værdi, er aldeles sikkert Prisen paa Landejendommene, og baade Salgsprisen og Forpagtningsprisen ere aldeles utvivlsomt gaaede meget langt ned, efter at de store Forbedringer og Omkostninger ere anvendte paa Ejendommene. Det er en Kendsgerning, at Velstanden i denne Del af vort Folk er gaaet betydeligt tilbage. Selv om altsaa Banerne have haft en gavnlig Betydning for Landbruget, hvad jeg nok tror, de have haft, have de ved Siden af haft en anden Betydning, nemlig den, at de have kørt en Del af vor gamle Velstand bort fra Landbruget og kørt den andre Steder hen, hvor der utvivlsomt er mere nominel Værdi, end der var i Forvejen. Jeg er derfor noget betænkelig ved at fortsætte Udviklingen af vort Jærnbaneanet i den Udstrækning, som her er foreslaaet, og det forekommer mig i alt Fald, at vi under disse Forhold, hvor det er saa kostbart at bygge, burde standse med de mange ny lokale Baner. Staten har anvendt uhyre Beløb paa Baner; alene Statsbanerne staa i 220 Mill. Kr., foruden de store Summer, som ere anvendte som Tilskud til private Baner, Tilskud, der have bidraget til, at vort aarlige Finansbudget er gaaet op fra 40 til 70<sup>000</sup> Mill. Kr. Det forekommer mig at være noget betænkeligt, og jeg kan derfor ikke gaa med til at stemme for en fortsat Udvikling i den Retning.

Under e) findes der et Forslag, som af dets nærmeste Venner er hævet op i Højde med Landets Ære og Værdighed. Jeg tror ikke, at det er rigtigt. Det, der foreligger i dette Tilfælde, er kun dette, at Regeringen har indgaaet en Overenskomst med den mecklenburgske Regering, under Forudsætning af Rigsdagens Tilslutning om at faa dette Anlæg i Stand. Det

er altsaa kun sket under den Forudsætning, at hvis Regeringen ikke fik Rigsdagens Tilslutning, havde den ikke brudt sit Ord over for den mecklenburgske Regering. Det forekommer mig, at forskellige andre Regeringer have været i lignende Situationer som den, der vilde fremkomme, hvis Overenskomsten ikke fik Tilslutning, uden at Regeringen derved havde taget Skade paa gode Navn og Rygte. Af Realitetsgrunde for dette Anlæg have vi hørt forskellige, og Grosserersocietetets Komite har navnlig fremdraget Konkurrence-spørgsmaalet. Den har, som bekendt, haft en Sammenkomst med Folketingets Formand, og der er paa vore Pladser omdelt Eksemplarer af Bladet „Børsen“, hvori dette Spørgsmaal drøftes. Det forekommer mig imidlertid, at det, der her er anført, dog egentlig ikke taler til Gunst for Gedser—Warnemünde Routen. Det, der fremhæves, er, at den svensk-tyske Godstrafik nemt kunde gaa uden om os, hvis Svenskerne kom os i Forkøbet, og det oplyses, at Svenskerne ere i Færd med at etablere en Forbindelse mellem Malmø og Travemünde, hvilken Forbindelse skulde besørges af tre Dampfærger, der tilsammen vilde koste 1,800,000 Kr. Det oplyses tillige, at det er særlig farligt, fordi vi aldrig ville kunne konkurrere med en Dampfærge, der er anskaffet saa billigt, og som alene er beregnet paa Godstrafik og derfor vil kunne drives med Halvdelen af den Udgift, der er nødvendig for os. Men er det Tilfældet, forekommer det mig, at vi ikke egentlig have nogen Sandsynlighed for at kunne sejre i denne Konkurrence, selv om vi komme først med vort Anlæg, idet Fragten for Transport af Gods jo er langt billigere og dette kun er ti Timer under Vejs fra Travemünde til Malmø. Denne Tid spiller ikke nogen væsentlig Rolle, naar Varerne kunne transporteres for Halvdelen af, hvad vi maa forlange derfor. Der er saaledes ingen Udsigt for os til at kunne sejre i dette Kapløb, men snarere det modsatte. — Hvad Persontrafikken angaar, tror jeg, at det er meget tvivlsomt, om Dampfærger ere at foretrække fremfor Dampskibe. Jeg tror, det er meget tvivlsomt i det vanskelige Farvand; om Vinteren er det stoppet af Is i lang Tid, og naar vi have en streng Vinter, vil vor Route være stoppet lige saa lang Tid som den svenske Route. Det forekommer mig derfor, at der ikke er saa stor Grund til nu at gaa til Anskaffelse af Dampfærger i Stedet for Dampskibe til Persontrafik. — Dette med Hensyn til den svensk-tyske Trafik. Saa have vi vor egen

Trafik, og der er det ganske vist, at det vilde have nogen Værdi for os, om vi fik Dampfærge. Men jeg tror, at en Dampfærge over Gedser kun vil have ringe Betydning i Sammenligning med en Dampfærge mellem Rødby og Femern. Det er for nylig oplyst af det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), at vi have en langt, langt større Trafik fra den Side, ligesom det ogsaa gennem Statistikken er godtgjort, at Hovedtrafikken gaar i sydvestlig Retning. Denne Linie fra Rødby til Femern vilde sikkert let kunne optage al vor Godstrafik Sydost og Sydvest fra; men ganske vist vilde det være heldigt, om vi fik en Forbindelse i hver Retning, og jeg skulde være meget tilbøjelig til at stemme derfor. Men jeg tvivler ikke om, at Etableringen af en Dampfærge ved Gedser vil umuliggøre et Anlæg ved Rødby, og i saa Fald maa jeg være derimod. Ganske vist vilde jeg i Tillid til, at det ærede 3die Medlem for 5te Kreds (Brun) kunde faa Ret, naar han udtalte det sikre Haab, at Rødby Routen vilde komme umiddelbart efter Gedser Routen, stemme for Gedser Anlægget, naar dette kom til at foreligge alene, men i den Forbindelse, hvori det nu foreligger, vil jeg kun kunne stemme imod det.

**Formanden:** Det 5te Medlem for 9de Kreds har Ordet.

**S. Jensen:** Jeg kan i alt væsentligt henholde mig til, hvad det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal) har udtalt. Jeg er enig med ham og frafalder derfor Ordet.

**Indenrigsministeren (Bramsen):** Jeg er af samme Mening som det ærede 11te kongevalgte Medlem (H. N. Hansen) i Gaar, at jo hurtigere vi kunne ende Diskussionen om denne Sag og faa den i Udvalg, desto bedre tror jeg, det vil være for Sagen, og det er altsaa meget kort, hvad jeg finder nødvendigt at føje til det, der er sagt; det er nærmest for at besvare et og andet, der er henvendt til mig.

Den af det ærede 3die Medlem for 5te Kreds (Brun) — tror jeg nok — anførte Sum, som Aarhus Banegaardsterrain skulde koste, var noget for stor; den vil ikke kunne komme op til 1 Mill. Kr. Men jeg vil bemærke, at det dog er at gøre Folketinget Uret, naar man paa dette Tings Debet-Side vil opføre Lovforslaget om Aarhus Banegaard. Efter mit Indtryk er det saaledes, at man har ment at ville imøde-

komme Regeringens og ogsaa Landstingets Ønsker ved at opføre dette Regeringsforslag paa Forslaget. Hvis der overhovedet skal være Tale om at lægge til den ene eller den anden Side, tror jeg nok, det maa tages bort fra Færgen, ikke belastes Dampfærgen.

I Anledning af de Udtalelser, der kom fra det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), om, at en samlet Plan burde foreligge, vil jeg henlede Opmærksomheden paa, at der allerede i Fjor er forelagt en samlet Plan fra Regeringen for Jærnbaneudvalget i Folketinget. Den findes pag. 2022 i Tillæg B. for i Fjor. For Jyllands Vedkommende er jeg af den Mening, at den jydsk Jærnbanekommissions Forslag maa, efter at det har været undergivet Statsbaneadministrationens Erklæring, betragtes som en samlet Plan for Jyllands fremtidige Jærnbaneanlæg med de Forandringer og Modifikationer, som Statsbanedriften mener, kunne være tilraadelige. Det forekommer mig derfor, at der ikke nu er Grund til at forlange nogen samlet Plan paa ny.

Naar det ærede Medlem udtalte, at jeg havde sagt, at Viborg—Herning-Banen ikke var vedtagen enstemmig i det andet Ting, saa er det en Misforstaaelse. Jeg har sagt, at Viborg—Herning-Banen ikke var vedtagen med Enstemmighed i den jydsk Jærnbanekommission, og det var en af Grundene, hvorfor Regeringen har foretrukket at fremføre Holstebro—Vejle-Banen, fremfor Viborg—Herning-Banen. Naar det ærede Medlem betonedede, at jeg havde udtalt, at jeg var betænkt paa at foreslaa Viborg—Herning-Banen, vil dette vel sige, at Viborg—Herning-Banen findes opført paa den i Fjor af Regeringen til Folketinget leverede Oversigt over de Statsbane-anlæg, Regeringen i Løbet af en længere Aarrække agtede at fremkomme med Forslag om. Altsaa kan jeg ikke udtale mig mod en Viborg—Herning-Banen, har heller ikke gjort det, men har ment, at naar man stiller som en Betingelse for Gedser—Warnemünde-Forbindelsen et jydsk Baneanlæg, vil en Bane fra Holstebro til Vejle dog have mest for sig, idet det er den, Statsbanedriften har anbefalet som den, hvis Anlæg først burde staa for Tur, ligesom der var Enstemmighed for den i den jydsk Jærnbanekommission, og den heller ikke vil træde nogen for nær; det er en ganske neutral Bane. Og jeg forsikrer, at den Omstændighed, at den peger imod Kjøbenhavn, har ligget mig saa fjernt, at det end ikke er faldet mig ind. Man kunde

jo lige saa godt anføre, at den peger mod Hamborg og først og fremmest mod Vejle og Fredericia.

Det samme ærede Medlem sagde, at man i Folketinget har stillet Gedser—Warnemünde paa første Plads ved at nævne den Sum, som kan anvendes dertil i det følgende Finansaar. Det er vel saaledes at forstaa, at man har overført Regeringsforslagets Bestemmelser ordret i dette Forslag; hvis man har ment, at Gedser—Warnemünde Forbindelsen skal udføres straks, medens de andre Anlæg kunne udføres naar som helst i en nærmere eller fjernere Fremtid, vilde det ganske vist faa virkelig, positiv Betydning. Jeg tror imidlertid ikke, det har været Folketingets Mening, at der skulde være en saadan principiel Forskel i saa Henseende, fordi der er nævnt en bestemt Sum, som kan anvendes i et Finansaar til denne ene Forbindelse, medens noget saadant ikke er nævnt for de andre Forbindelsers Vedkommende. I øvrigt tror jeg, at der vil blive tilføjet en Sum ogsaa ved de andre Statsbaneanlæg, idet man fra det andet Tings Side har ønsket Oplysninger om, hvad der antagelig fordres hvert Aar til Iværksættelse af de vedtagne Anlæg.

Naar det ærede 2det Medlem for 10de Kreds (P. Bojsen) talte om, at Flæsk efter hans Beregning havde en 9—10 Mil længere Rejse nu, naar det skulde gaa fra det nordlige Jylland til Esbjerg, end det vilde faa, hvis den Bane, han omtalte, blev til Virkelighed, er det oplyst baade af mig og andre, at den foreslaaede Bane vil forkorte Vejen 61 Kilometer, men det er jo ikke sikkert, at Flæsken kommer til at være kortere Tid i Banevognene, selv om Vejen bliver 61 Kilometer kortere. Jeg vil dog bede det ærede Medlem tage dette under Overvejelse. Thi om Flæsken kommer til at være en saa meget kortere Tid i Vognene, som svarer til den ringere Milelængde, beror nærmest paa Driftens Intensitet. Der er overvejende Sandsynlighed for, at Varerne ville komme lige saa hurtigt, enten de føres den ene eller den anden Vej, uagtet den foreslaaede Bane er 61 Kilometer kortere. I alt Fald kunne Togene næppe drives frem paa disse Baner med en saadan Fart, ligesom det vil være forbundet med store Omkostninger at skabe en tredie Hovedroute, om jeg saa maa sige.

Det ærede Medlem talte om, at Linien over Grindsted til Bramminge er lagt til Side, men det er ingenlunde Tilfældet.

Den jydsk Jærnbanekommission har stillet tre store Forslag op, og naar man ud af disse tager det ene — af de Grunde, som jeg har udviklet, og som jeg ikke skal gentage — og stiller Forslag om den, saa kan man ikke sige, at de to andre paa nogen Maade ere lagte til Side. Det er ogsaa ganske ejendommeligt, at det ærede Medlem et Øjeblik efter selv modbeviste sine Udtalelser, idet han sagde, at man i Jylland slet ikke havde troet, at Frugterne af den jydsk Jærnbanekommissions Arbejde skulde komme til at foreligge saa hurtig paa Rigsdagen. Man er altsaa bleven overrasket over, at man efter saa kort Tid har fremsat Forslag om det ene Anlæg, idet man hverken i Kommissionen, hos Statsbanerne eller andetsteds har troet, at Regeringen vilde fremsætte Forslag om samtlige de Baner, som den jydsk Kommission har fremstillet som et Fremtidsprojekt, som man kunde bringe til Udførelse. Det ærede Medlem har heller ikke troet det, og man er i Jylland bleven forbavset over, at et af Forslagene er fremsat. Nej, den omtalte Linie er ikke lagt til Side, men det er en Linie, som de danske Statsbaners Direktion frygter allermest for som den mest bekostelige, og fordi der ved den hænger 3—4 private Baner med  $\frac{3}{4}$  Statstilskud, som man aldeles ikke anser for noget ønskeligt, men som skulde anlægges til Beskyttelse for tre Købstæder, i hvis Opland denne Bane vilde gribe forstyrende ind. Det er i Modsætning til, hvad det ærede Medlem mente, men i Overensstemmelse med, hvad Kommissionen og Statsbanerne mene, at denne Bane vilde gribe dybt ind i bestaaende Oplandsforhold, medens den nu foreslaaede Holstebro—Give Bane menes at være ganske neutral i den Henseende.

Da det er blevet sagt, at jeg burde have forelagt Jærnbanekommissionen Spørgsmaalet om den Søforbindelse, det ærede Medlem talte om, og som der ogsaa har været Tale om i det andet Ting, saa vil jeg gøre opmærksom paa, at Jærnbanekommissionen havde sluttet sit Arbejde, da jeg tiltraadte min Stilling. Der kunde have været Tale om, at en eller anden tidligere Indenrigsminister kunde have gjort det, men for mig har der ikke været nogen Anledning dertil. — Det ærede Medlem sagde, at man først nu havde faaet Lejlighed til at gøre sig bekendt med den jydsk Jærnbanekommissions Betænkning, og jeg skylder da at oplyse, at den ved min Foranstaltning er bleven om-

delt her i Begyndelsen af December Maaned, saa der har været Anledning til at gøre sig bekendt med den.

Der er andre Punkter, jeg har noteret op, men jeg skal ikke opholde mig ved dem, kun vil jeg lige over for det ærede 8de Medlem for 2den Kreds (Lunn) udtale, at naar han sagde, at Korsør Station ikke er forberedt, saa er denne Udtalelse fra ham ikke rigtig, for saa vidt Regeringen angaar. Sagen er ganske overordentlig stærkt forberedt og meget omhyggelig udarbejdet, men ganske vist ikke behandlet her i Landstinget — i hvilket Omfang den er behandlet i Folketingets Udvalg, er jeg jo ubekendt med. Jeg vil bede det ærede Medlem være forsikret om, at det har været et ikke ringe Arbejde, der har været forbundet med at fremsætte Forslaget om Korsør Station i Aar, saa hvis man overhovedet tør forlade sig paa vore Teknikeres og vor Jærnbanedirektions Kendskab til Fremsættelse af et saadant Projekt, saa skulde man, da der er taget særligt Hensyn til de Udtalelser, der ere faldne forrige Aar fra dette Tings Side, egentlig talt kunne tage dette Forslag, saaledes som det foreligger.

Med Hensyn til det Forslag, som er stillet af det ærede Medlem, eller den Hensetting, der er gjort af ham, at man alene skulde sende Forslaget om den forbedrede Færgefart over Østersøen ned til det andet Ting, skal jeg fra mit Standpunkt gøre den Bemærkning, at det jo dog er saaledes, at man som Forudsætning for at vedtage dette Lovforslag har opstillet et Forlangende eller et Ønske om at faa foreslaaet en jydsk Jærnbane, og det Ønske har Regeringen efterkommet for ikke at sætte denne anden Sag i Fare, da man dog vidste, at det skulde efterkommes et andet Aar, maaske allerede i det næste Aar. Jeg er vis paa, at det ærede 8de Medlem for 2den Kreds vil finde det rigtigst, naar jeg er af den Mening, at det vilde være bedre at sende de to Forslag ned, da man dog har en berettiget Forventning om, at disse skulle blive fremmede paa samme Tid. Det er ganske uden Hensyn til, hvad jeg under andre Forhold og andre Omstændigheder kunde mene om det ærede Medlems Forslag.

Da ingen yderligere ønskede at udtale sig, sluttedes Forhandlingen.

*Lovforslagets Overgang til 2den Behandling*

*vedtoges uden Afstemning.*

**H. N. Hansen:** Jeg tillader mig at foreslaa Sagen henvist til et Udvalg paa 15 Medlemmer.

Uden Forhandling og Afstemning  
*vedtoges dette Forslag.*

**Formanden:** Jeg skal gøre opmærksom paa, at jeg agter at afholde et nyt Møde i Dag til Valg af de 15 Medlemmer.

Dernæst skal jeg meddele, at jeg under Mødet har modtaget Meddelelse om, at samtlige Medlemmer af Udvalget angaaende Forslag til Lov om Livsforsikringsvirksomhed, nemlig 3die Medlem for 7de Kreds (*Bjerre*), 2det kongevalgte Medlem (*Goos*), 6te Medlem for 1ste Kreds (*Oct. Hansen*), 3die Medlem for 10de Kreds (*Jensen-Lysholt*), 4de Medlem for 2den Kreds (*P. G. C. Jensen*), 4de Medlem for 3die Kreds (*Reedtz-Thott*), 5te Medlem for 7de Kreds (*Rottbøll*), 4de kongevalgte Medlem (*Steffensen*) og 6te Medlem for 9de Kreds (*Sørensen-Egaa*) ønske her i Tinget at indbringe:

*Forslag til Lov om Adgang til at drive Livsforsikringsvirksomhed.*

Uden for Dagsordenen giver jeg Ordet til det ærede 4de Medlem for 2den Kreds (*P. G. C. Jensen*) for paa Forslagsstillerens Vegne at indbringe det anmeldte Lovforslag.

**Ordføreren for Forslagsstillerne (P. G. C. Jensen):** Anledningen til, at dette lille Lovforslag indbringes, er den, at Udvalget, som behandler det af Regeringen fremsatte Forslag til Lov om Livsforsikringsvirksomhed, ikke nærer Haab om, at denne vigtige Sag vil kunne føres igennem i denne Rigsdagssamling. Som ærede Medlemmer ville vide, har Udvalget afgivet en Betænkning under 30te f. M., som tør ventes snart at komme til Behandling her i Tinget, men da vi vel nærme os Slutningen af Rigsdagssamlingen, vil der maaske næppe en Gang kunne blive tilstrækkelig Tid til, at vi kunne blive færdige her i Landstinget, og i alt Fald ikke blive Tid til, at Folketinget kan behandle Sagen. Udvalget har imidlertid ment, at det vilde være af betydelig Vigtighed, om der allerede nu kunde træffes en midlertidig Foranstaltning, nemlig for at forebygge adskiligt af det, der nu gaar i Svang i Henseende til, at der drives Livsforsikringsvirksomhed og dermed beslægtet Virksomhed af Folk, som hverken i Retning