

at Rolding—Egtved Banen i 1893—94 fra først af var planlagt og projekteret ud til Vandel i Randbøl Sogn. Naar den ikke den Gang kom derud, var det hovedsagelig af Hensyn til Vejle, og det havde vel ogsaa noget paa sig, at dersom Rolding-Banen den Gang havde faaet Lov til at gaa igennem Randbøl, havde den maaske nok erobret noget Opland paa Vejles Betøftning, det kan næppe nægtes. Man huggede saa Banen af ved Egtved og gav Vejle en Bane ud til Vandel. Det Arrangement havde jeg den Gang ikke noget imod, jeg stønede, at det var retfærdigt til begge Sider, men jeg kunde den Gang blot have ønsket, at man havde været konsekvent og paa den store Jærnbanelov af 1894 taget det samme Hensyn til Varde, som man tog til Vejle. Samtidig med, at man tog det store Hensyn til Vejle, lod man frist væk Esbjergbanen gaa uden om Varde og helt ud bag ved Varde. Baneanlægene ved Varde ligge imidlertid ikke for nu, og jeg skal derfor ikke komme nærmere ind derpaa nu, men saaledes som Loven blev lavet paa det Omraade, vil det have til Følge, at Nymindegabsbanen dels fra Nymindegab til Esbjerg, dels fra Nymindegab til Varde vanskeligt vil kunne bygges, uden at Rigsdagen paa ny faar med dem at gøre. — Forinden jeg gaar over til nærmere at omtale det Forslag, som her ligger for, kunde jeg have lyst til at gøre en Bemærkning om noget, der er udtalt adskillige Gange, og som ogsaa har været paa Omtale her i Dag, nemlig om de Aftaler eller Forudsætninger, der laa til Grund for Loven af 8de Maj 1894. Der har gaaet en Legende ude i Landet, som har været omtalt dels af Medlemmer, der den Gang vare Medlemmer af Folketinget, dels af Medlemmer, der senere ere blevene det, bl. a. af det ærede Medlem for Langeland (Guldbrandsen), som var Ordfører ved 2den Behandling for Langelandsbanen. Folk have levet eller leve mere eller mindre i den Mening, at det var en Aftale, en Forudsætning den Gang, at inden for den Tidsgrense, de 10 Aar, som Loven af 8de Maj 1894 omfatter, skulde der ikke kunne gives Love om Koncession paa andre Baneanlæg end dem, der vare paa Loven af 1894, altsaa Baner uden for Loven af 1894 kunde først komme til Udførelse efter Aaret 1904. Det er imidlertid ganske rigtigt, som den ærede Trafikminister i Dag har nævnt, at der hverten var Aftaler eller Forudsætninger den Gang om den Slags Ting, tværtimod var der Aftaler, som gavede sig officielt Udtryk i Folketinget, netop om det modsatte. Stillingen var simpelthen den, at allerede i

1893 havde vi det store Jærnbanelov for i Rigsdagen med de 27 Baner. Vi fik det ikke ført igennem i 1893, fordi vi ikke fik det ført igennem, der var Forudsætninger for Loven, hvad jeg ikke nærmere skal komme ind paa her, da det jo er noget, der er alle bekendt. Vi fik saa Forslaget om igen i 1894, og da man ude i Landet havde set, at der nu var Udset til saa megen Jærnbanebygning her i Landet, og hvad der havde stor Betydning, til at Staten vilde betale 50 pCt. af Udgifterne til de private Jærnbaneanlæg, vakktes der alle Vegne Haab, hvor man tidligere havde ment ikke at kunne magte saadanne Baner, naar de private hovedsagelig selv skulde betale de private Baner, om at komme med, og Agitationen og Arbejdet paa ny Jærnbaneanlæg floredede efter en storartet Maalestok. Det havde til Følge, at der i Tiden mellem Slutningen af Samlingen 1892—93 og Begyndelsen af Samlingen 1893—94 indkom Forslag om mange ny Baneanlæg foruden de 27, der vare paa Lovforslaget i 1893, og to af dem kom ogsaa op paa Loven i 1894, saa at den kom til at omfatte 29 Baner. Det hele gik den Gang med temmelig megen Jærnbanelov, idet mange af de Baner, der kom til at staa paa den store Lov af 8de Maj 1894, kom herind, kan man sige, som Raastof uden Plan, uden Overslag, uden at Rigsdagen i Birteligheden havde nogen Garanti for, om Pengene kunde staffles til vedkommende Anlæg, og uden at man den Dag i Dag egentlig ved, i hvor stor Udstrækning de ville komme til Udførelse. Den Gang det i Udvalget saa ud til, at man maaske kunde faa 27 Baner til, dersom man blev ved at høre, tog i ethvert Tilfælde Udvalgets Flertal den Beslutning, at nu skulde man standse og ikke tage flere Forslag op paa den store Jærnbanelov end dem, man havde, og de, der saa kom bag efter, maatte vente til bedre Tider. Det havde saa til Følge, at en hel Del Baner ikke kom med i Forslaget, som i og for sig vare lige saa godt eller bedre funderede som de, der stod paa Lovforslaget, men som, fordi de kom en Rosdag bagefter, ikke kunde komme med. Blandt de Medlemmer, hvis Baner vare i dette Tilfælde, var jeg med et Forslag om en Bane fra Lunderkov til Vorbasse, det daværende Medlem for Give (Søren Jørgensen) med et Forslag, og flere andre. Men for at imødekomme os noget, da vi vare bange for, at vore Forslag dermed skulde være udsatte i 10 Aar, var man enig om i Udvalget, at det ikke skulde være Udvalgets Mening, at alle disse Forslag eller nogle af dem netop skulde være dømt