

danne mig et paalideligt Skøn om, hvorvidt de Arbejder, der foreslaas ved Vejle, ere de fornøftige og rigtige, men jeg er rigtignok foreløbig ved, hvad man har kunnet se herom af de trykte Motiver og den Beskrivelse, der ledsager Lovforslaget, kommen til et andet Resultat end det ærede Medlem; han kender jo Forholdene bedre og har derfor maaske Ret, men foreløbig staar det for mig som, at man her er gaaet den rigtige Vej, man har sagt: at omdanne, ombygge og lappe paa den Station, der nu er ved Vejle, for at sætte den i Stand til at være en god Station ikke blot for Statsbanerne, men tillige for Vejle—Givebanen eller Vejle—Holstebrobanen, som den nu vil komme til at hedde, og for Vejle—Vandelbanen, vilde absolut blive betydelig kostbarere end at gaa den Vej, der er foreslaaet, at bygge en ny Station mod Vest uden for Byen, hvor man kan faa en stor og god Fællesstation, fordi Grundene utvivlsomt ere meget billigere. Jeg kan ikke tro andet end, at det her i og for sig er et rigtigt Spor, Lovforslaget er inde i, men jeg kan være enig med det ærede Medlem i, at det er noget, som et Udvalg med Rette vil have at undersøge, og som ogsaa først kan klares ordentlig efter en Udvalgsbehandling, uden at der ved denne Behandling er Grund til at lægge an paa fortrinsvis at mindske Udgifterne ved Vejle Station. Det er ikke for mig en Hovedbetænkelse, at man for her at lave noget, der for Statsbanedriften ved Vejle og dens Forbindelse med de Baner, der knyttes til ved Vejle, er saa komplet og godt som muligt, at der derfor ofres noget alvorligt, nej, mit Hovedspørgsmaal til Udvalget vil være et andet. Det vil være dette, om det i og for sig er rigtigt og naturligt at gaa til at bygge denne Bane som en Statsbane. Det er jo meget rigtigt, at naar man ser paa Kortet, saa er det, som ogsaa Kommissionen har udtalt, en ret betydelig Formindskelse af Afstanden mellem Holstebro og Øerne, der herved fremkommer, men det er ikke blot Kortet, man i saadanne Spørgsmaal maa se paa, man maa selvfølgelig først og fremmest se paa dette: Hvad er det for en Færdsel, der er Tale om, hvad er det for en Trafik, det gælder om at forkorte Vejen for? Er den af en saadan Betydning, at den i og for sig berettiger til saa store Ofre, som det i Virkeligheden er, og som ville komme til allerhøjeste Maal at trykke vort i Forvejen meget stærkt trykkede Statsbanebudget? Jeg har ikke haft Lejlighed til at under-

søge dette Spørgsmaal særlig grundigt, men jeg kan dog gøre et Par enkelte Bemærkninger, idet jeg vil anbefale Udvalget at trænge dybere ind i det. Jeg har søgt mine Oplysninger fra Statsbaneberetningen. Da min Tid har været meget optagen i disse Dage, har jeg nærmest gjort mine Uddrag her i Tinget nogle Gange, hvor Behandlingen af Brændevinsloven blev saa akademisk, at jeg syntes, jeg kunde beskæftige mig med andre Materier. Derfor ere de Oplysninger, jeg kan give, hverken saa meget dybtgaaende eller absolut sikre, men i det hele og store tror jeg dog, at, hvad jeg nu meddeler, skal vise sig at være rigtigt. Jeg har altsaa spurgt: hvad er det for en Trafik, man her vil skaffe en nærmere Forbindelse med Øerne? Svaret bliver da, at det er Tisted—Oddsundbanens Trafik, det er den Trafik, som fra Thy føres ned til Oddsund og derfra skal til Øerne, Men hvad betyder saa denne Trafik? Vi maa i Forbindelse hermed huske, at vi i Aar allerede have besluttet, at Staten skal gøre et ikke saa ganske ringe Offer til Hjælp for Trafikken fra Thy ved at yde det væsentlige Bidrag til at faa en Bane fra Fjerridslev til Tisted. Hvad er nu imidlertid denne Trafik over Tisted—Oddsund, som der her er Tale om at skaffe nærmere Vej til Øerne? Den maales og kan egentlig kun maales ved den Indtægt, som den giver Statsbanerne. Oddsund—Tistedbanen giver Statsbanerne en Indtægt af i alt lidt over 250,000 Kr. Hertil kan saa i det højeste lægges, lad os sige 150,000 Kr. eller saa af den Trafik, som kommer til mellem Oddsund og Holstebro. Det vil med andre Ord sige, at det i alt drejer sig om en Trafik, der, maalt med Indtægten fra samtlige de paagældende Stationer indtil Holstebro, repræsenterer saadant noget som allerhøjst lidt over 400,000 Kr., men af denne Trafik vil selvfølgelig en meget stor Del, og jeg tør rolig sige den overvejende Del, vedblive at søge dels ad Vestbanen til Esbjerg, dels ad Langaabanen til Aarhus. Ved Siden af denne gennemgaaende Trafik er der saa Tale om at skabe for selve den Egn, Banen gaar igennem, en Forbindelse, og man maa derfor søge ogsaa at danne sig et Skøn over, hvad der kan ventes af den. Det er naturligvis vanskeligt at sige noget bestemt derom, men sikkert er det kun, at den Lokal-Trafik, der vil komme mellem Vejle og Holstebro, er ikke paa langt nær saa stor som den, der nu er mellem Skern og Skanderborg, og som repræsenterer en Indtægt af 550,000 Kr.