

at Stationerne passes af Banearbejdernes Koner, som rigtig godt kunne klare det, medens deres Mænd udføre de nødvendige Arbejder ude paa Banelinien. Følgen er, at man paa saadanne Baner er i Stand til at oprette betydelig flere Smaastationer og derved gøre mere Nytte for den Egn, Banerne gaa igennem, samtidig med at Udgiften alligevel bliver mindre. Ved Siden deraf er det tillige givet, at med Statsbanerne følge Statsbanetaksterne, medens de private Baner ere i Stand til at tage det noget fornuftigere Grundlag for deres Takster, at de nogenlunde skulle dække Udgifterne og ved Siden deraf give et passende Overskud. Vi ere derfor ikke i Tvivl om, at disse jyske Hedebaner, naar de drives som Statsbaner med den meget lille Trafik, som de efter vor Overbevisning maa regne med, knap kunne dække Driftsomkostningerne, endsige give Staten det mindste til Forrentning af den anvendte Kapital, medens de som Privatbaner, selv om Staten tager den overvejende Del af Udgifterne — hvad vi kunne finde ganske rigtigt — vilde kunne give Statskassen en passende Indtægt. Dette er vort Grundsyn paa disse Baner, men efter at det i den Kommission, der har været nedsat, er bleven fremhævet som naturligt, at de drives som Statsbaner, efter at Regeringen har fremsat dem som saadanne, og efter at den Betragtning, jeg her har gjort mig til Talsmand for, har vist sig ikke inden for Udvalget at kunne faa Tilslutning, have vi ment, helt at burde gaa af Vejen for den og ikke at burde stille noget som helst Ændringsforslag i den Retning, fordi vi af Hensyn til Gedser Linien lægge en ganske særlig Vægt paa at faa noget ud af det foreliggende Lovforslag. Den ærede Ordfører omtalte jo ikke her meget Betydningen af Gedser—Warnemünde-Forbindelsen, men i Betænkningen har han udtalt sig og for saa vidt givet den sin Tilslutning. Jeg kan sige, at det Mindretal, hvortil jeg hører, lægger utvivlsomt endnu større Vægt paa den, og jeg vil give nogle Grunde derfor. For det første dele vi ikke de Betænkeligheder, som Flertallet har givet Udtryk, og se ikke den kulturelle Fare i denne Linie som Udvalgets Flertal. Jeg kan være ganske enig — og det gælder vist ogsaa det andet ærede Medlem af Mindretallet — i det Ønske, som den ærede Ordfører i Betænkningen har givet Udtryk, at vi fuldt saa gerne maatte søge vor kulturelle Føde i England som i Tyskland, men jeg tror ikke, at der derfor er Grund til i og for sig at forlange, at der gøres noget saa

ganske særligt for at skaffe en Personforbindelse over Esbjerg til England. Jeg ser gerne, naar det kan ske med rimelige Ofre, at en saadan kommer i Stand, men jeg tror ikke, at det vil kunne hjælpe til, at Kulturen i nogen særlig højere Grad vil søge fra England ind over os, jeg tror, at det altid vil blive saa, at vor Personforbindelse med England overvejende vil gaa ad andre Veje, hvor man undgaar det højst ubehagelige Færvand, som Nordsøen altid er. Men lad det nu være Fremtiden forbeholdt, om man der skal gaa videre, saa kan der efter vor Mening ikke være den mindste Betænkelighed ved at lette Forbindelsen med Tyskland. Den Tidsbesparelse, der her over for Personforbindelsen naas, er jo ikke meget stor. Der er her Tale om, at en Fart paa de 6 Mil, som her er, maaske kan blive udført ikke i Timer men knap i Kvarttimer kortere, saa den Lettelse af Færdselen mellem Danmark og Tyskland, som fremkommer her, kan ikke gøre denne Linie til det, Ordføreren kalder en farlig Paavirkningsleder. Altsaa de Betænkeligheder, som den ærede Ordfører i Betænkningen har gjort sig til Talsmand for, have vi ikke haft. Paa den anden Side lægge vi ganske sikkert en ikke saa lidt større Vægt paa de Fordele, denne Linie kan bringe; først og fremmest er den efter vor Mening, naar det kommer til Stykket, en af de allerbetydningsfuldeste Linier af dem, der bringe det danske Jærnbaneanet i Forbindelse med det europæiske. Det er maaske den, der mest af alle gør det danske Jærnbaneanet til et Led af det nordeuropæiske. Men ved Siden deraf mener jeg personlig ogsaa, at den ærede Ordfører heller ikke ganske har Ret i, at det ikke har nogen økonomisk Betydning for Statsbanerne, at den svenske Trafik naturligt føres ad denne Vej. Jeg kan som han ønske Svenskerne alt muligt Held med deres Bestræbelse for at skaffe sig en naturlig direkte Forbindelse med Udlandet. Men ved Siden deraf har jeg den afgjorte Formening, at den naturlige Vej for største Delen af Sveriges Forbindelse ogsaa med det østlige Europa er over de danske Øer. Man behøver bare at sammenligne de Udgifter, der ere forbundne med at bringe et Banetog frem ad Landvejen og dem, der følge med at bringe det frem ved Dampfærge, for at se, at Vejen over vore Øer ogsaa er naturlig for Gods-færdselen. Et enkelt Lokomotiv trækker med Lethed det samme Tog, som ad Vandvejen ved Hjælp af Færger kræver til sin Transport et Fartøj paa 2—3000 Tons med