

kunde Mindretallet altsaa være gaaet med til det. Naar vi dog ikke deltage i at indstille dette Forslag til Vedtagelse, er det fordi der til de Afstemninger, der vedrøre dette, tillige er knyttet en Herning—Viborg Bane. Det er ikke fordi jeg personlig finder, at denne Bane er mindre naturlig som Statsbane end de andre af Kommissionen foreslaaede, men det er, fordi vi ganske sikkert ikke kunne faa den vedtaget i Aar, dertil er den for lidt undersøgt, og dertil hersker der for stor Tvivl om den baade her i Salen og andetsteds, eller rettere sagt, jeg er overbevist om, at naar denne Bane fastholdes, faa vi intet ud af det hele. Med Hensyn til, hvad den ærede Ordfører til Anbefaling for Herning—Viborg Banen siger i Betænkningen, at Holstebro—Give Banen ikke bør staa alene, og at den særlig ikke bør staa alene, fordi den peger imod Kjøbenhavn, saa tror jeg ikke, at det for ærede Rigsdagsmænd fra Jylland skal blive vanskeligt at gaa med til Gedser—Warnemünde Anlægget, selv om de sammen med det kun fik Holstebro—Give Banen, de kunne ganske rolig trøste sig med, at Gedseranlægget og Holstebro Banen komme vi ikke alene hjem med. Ved Siden af dem har Rigsdagen til Dels allerede vedtaget, til Dels er den paa Vej til at vedtage en stor Banegaard ved Esbjerg, en Fjerridslev—Thisted Bane og en Horsens—Odder Bane. Ingen af dem stiler jo mod Kjøbenhavn, og det er sammen med Holstebro Banen ikke saa lidt ved Siden af Gedser—Warnemünde Forbindelsen. Jeg tror altsaa ikke, at det af den Grund er nødvendigt, at der kommer mere til, saa meget mere som man slet ikke kan sige, at Holstebro—Vejle Banen kun stiler imod Kjøbenhavn. Den stiler lige saa vel ned mod Vamdrup, som dog er Jyllands Hovedforbindelse med det sydlige Udland. Fordi altsaa denne Herning—Viborg Bane er føjet til i de Ændringsforslag, der ellers omfatte Banen fra Holstebro til Give, maa Mindretallet fraraade at stemme for disse Ændringsforslag, uagtet det ellers kunde gaa med til Forslaget om Banen fra Holstebro til Give, og jeg maa dobbelt fraraade det, fordi jeg tror, at Tilknytningen af en Viborg—Herning Bane under Sagens videre Forhandling vil blive en Hindring for at naa et Resultat.

I Modsætning hertil har det Mindretal, hvortil jeg hører, derimod ment, at det i høj Grad vil forøge Udsigterne til Forstaaelse med det andet Ting, naar man satte Anlægget ved Korsør i Forbindelse med de to andre Anlæg, Holstebro-Banen

og Gedser-Færgen, og vi have derfor stillet Forslag om at optage ogsaa Anlægget ved Korsør. Jeg skal ikke komme ind paa nogen lang Motivering heraf, men saa sikkert som noget er det, at samtidig med, at man gaar til Statsbaneanlæg, der ikke kunne betale sig, er der rigtig god Grund til at færdiggøre et Anlæg, som først med denne Afslutning virkelig kan betale sig. Der er her Tale om, bliver der sagt, 1,900,000 Kr. Lad der med Ekspropriationen komme et Par Hundrede Tusinde Kr. til, saa er saa meget dog sikkert, at det lige utvivlsomt er noget, som kan betale sig i det Øjeblik, det bliver udført. Vi maa vel huske paa, at den ene Del af Udgiften medgaar til et nyt Dampfærgeleje paa den eneste Dampfærgeforbindelse, der bringer stor Indtægt for Statsbanerne. Vore andre Dampfærger ere mere eller mindre kun til Udgift. Der er dem, der som den oppe ved Sallingsund koste i Driftsudgifter 3 Gange saa meget, som de give i Indtægt — om den ved Odde Sund gælder noget lignende. De eneste Dampfærgeforbindelser, som give nogen Indtægt ud over Udgiften, ere Lille Bæltfærgen og Malmøfærgen, men frem for alt Færgen over Store Bælt mellem Korsør og Nyborg. Der have vi et Overskud af mellem 2 og 300,000 Kr., og det betyder, at der her, som vi jo ogsaa vide, er en meget stor Trafik. Dette Overskud viser allerbedst, hvor stor Betydning det har for hele Landet, at vi ikke der skulle blive ude af Stand til at opretholde en tilfredsstillende Drift, men fremfor andet, hvad Fortræd det vilde være, om vi kom til at staa over for de Kalamiteter, der kunne fremkomme, naar der kom Brud paa et af Dampfærgelejerne, at sikre sig her forekommer mig, at være noget, man ikke bør vente med en eneste Dag, endsiige til næste Aar. Ved Siden heraf gaar den øvrige Del af Korsør-Forslaget jo ud paa at færdiggøre Dobbeltsporet foruden at udføre nogle Anlæg, der give stor Forrentning; jeg vil nemlig gerne bede ærede Medlemmer bemærke, at inden for de 1,900,000 Kr. findes Anlæg, som efter de af Regeringen meddelte Oplysninger ville skaffe os en direkte aarlig Besparelse af 35,000 Kr. igennem det Kullosningsapparat, som er med i Forslaget. Det, at vi tage vore Kul ad den Vej, vil, selv om vi medregne Forretninger og Amortisation af de Anlæg, som her ere foreslaaede, give et rent Plus for Statskassen af 35,000 Kr. om Aaret. Ved Dampfærgelejet og Kullosningsapparatet forrentes da saa stor