

sionen nævner, er der blevet Tale om de private Baner, hvoraf den her foreslaaede er en. Jeg skal henvise til, hvad Kommissionen siger i Begyndelsen af sin Omtale af de private Jærnbane-forslag. Med den højtærede Formands Tilladelse skal jeg læse nogle faa Linier op. Den siger: „Maatte imidlertid et Statsbaneanlæg fra Silkeborg til Bramminge blive til Virkelighed, stiller Forholdet sig saaledes, at denne Jærnbanelinie, der næppe vil faa stor Indflydelse paa de eksisterende Privatbaner, som mellem Aarhus og Vejle fra den østlige Længdebane føre mod Vest, for Vejle—Vandel Banens og Kolding—Egtved Banens Vedkommende kan komme til, i alt Fald for en Del, at afskære Baglandet for disse Baner, ligesom det næppe kan undgaas, at den paa dens sydlige Strækning vil gribe forstyrrende ind i de omliggende Købstæders Oplandsforhold“. Det var Anledningen til, at Kommissionen gik til det omtalte Statstilskud af  $\frac{3}{4}$  af Anlægssummen. Havde disse Forhold ikke været til Stede, er jeg aldeles overbevist om, at den jydsk Jærnbanekommission aldrig var gaaet til at berøre Statskassen saa haardt i denne Egn, saa meget mindre som den største Del af den Egn, den her foreliggende Bane gaar igennem, ikke kan siges at være en fattig Hedeegn. Det kan den ikke for den sydlige Dels Vedkommende, det er en nogenlunde velstillet Egn. Det kan nok være, at naar man kommer til de sidste Sogne, er det fattige Hedesogne, men Forudsætningen for Banen er den midtjydske Længdebane fra Silkeborg til Bramminge, og det er derfor, Kommissionen har foreslaaet, at der kunde gives indtil  $\frac{3}{4}$  af Anlægssummen. Jeg kan ikke indse, naar de Herrer fremvise dette Kort, som er omdelt paa vore Borde, hvor der er Tale om det store jærnbanelomme Rum, at det er den rigtige Vej at gaa at begynde der tæt ved de alt bestaaende private Baner. Naar man ser paa Kortet, vil man først sige: Var det saa ikke mere rimeligt at lægge Banen gennem det jærnbanelomme Rum mod Vest, end at lægge den op i Nabsognene til Endepunkterne af de alt bestaaende private Baner. Til de to private Baner, her er Tale om, nemlig Kolding—Egtved Banen og Vejle—Vandel Banen, har Statskassen bidraget Halvdelen af Anlægssummen, og følgelig er Statskassen ogsaa interesseret i, at Baglandet ikke tages fra disse Baner.

Den ærede Ordfører sagde forleden Dag under de andre Jærnbane-forslags Behandling, at han altid vilde gaa ud fra det

nationalt økonomiske. Er det nu national Økonomi, naar man her bygger en Bane ud i Oplandet for de alt bestaaende private Baner, som Staten har Interesse i? Den Slags nationale Økonomi forstaar jeg mig ikke paa. Jeg er enig med den ærede Ordfører i, at, som han udtrykte sig, de urimelig høje Udgifter til Ordningen af Banegaardsforholdene ved Vejle ikke vare national Økonomi, det var alt for dyrt, men naar man kommer til denne Bane, kan jeg ikke se, hvor den nationale Økonomi er bleven af. Og det bliver saa meget mere mærkeligt, som der, naar vi komme ud til Grindsted, er en Afvigelse fra Kommissionens Forslag. I Kommissionens Forslag hedder det udtrykkeligt, at de Baner, som der her er Tale om, saavel som Vandel-Banen og Banen fra Varde til Grindsted skulle støde til ved en Station, som skal ligge Syd for Grindsted Aa, men i Forslaget her føre Forslagsstillerne denne Bane op Nord for Grindsted, altsaa over Grindsted Aa. Det er klart, at dersom denne Bane bliver bygget under Kommissionens Forudsætning, at den midtjydske Længdebane bliver bygget, skal den ikke føres over Grindsted Aa, men dersom de ærede Forslagsstillerne faa deres Forslag gennemført uforandret, skal jo Stationen ligge Nord for Grindsted, altsaa Nord for Grindsted Aa, og saa skulle de tre private Baner føres over Grindsted Aa tilligemed den store Statsbane. At det skal være national Økonomi at bygge 4 Broer over Grindsted Aa i Stedet for 1, forstaar jeg ikke. Jærnbanekommissionens Tanke med at sige, at Stationen skal ligge Syd for Grindsted Aa, var netop Hensynet til ikke at komme til at bygge flere Jærnbaner over Aaen end højst nødvendigt. Den nationale Økonomi, som jeg er enig med den ærede Forslagsstiller om ved Vejle, vilde jeg gerne, han tog med sig ud til Grindsted, men jeg indser egentlig ikke, at den har fulgt med ham ud til Grindsted, idet det vil blive alt for kostbart for de andre private Baner at bygge Bro over Grindsted Aa.

I øvrigt skal jeg ikke udtale mig videre om Forslaget. Jeg har været Medlem af Kommissionen og været med til at anbefale ogsaa denne Bane, men det var som Led af en samlet Plan, og det var under Forudsætning af, at Banen Silkeborg—Bramminge blev gennemført. Det ærede Medlem kan maaske sige: Ja, men du har ikke anbefalet Banen Silkeborg—Bramminge. Nej, men efter at Kommissionen er bleven færdig med Statsbaneanlægene,