

min og manges Mening, og jeg kan sige efter hele den store nordlige Halvdel af Jyllands Mening absolut er det mindst vigtige og mindst kan gøre Nytte uden for de lokale Interesser. Om det er fordi det peger mod Kjøbenhavn og særlig letter Forbindelsen med Kjøbenhavn, kan jeg ikke sige noget om, men sikkert er det, at i tidligere Tid have vi maattet kæmpe mod det Princip her paa Rigsdagen, at de forskellige jyske Jærnbanelforslag gerne skulde pege mod Kjøbenhavn og ikke maatte pege mod Esbjerg. Projektet er det mindst bekostelige og det, der særlig bringer Summerne op, og samtidig er det det mest nødvendige og kunde godt opsættes nogle Aar endnu. Men i hvert Fald, selv om man ogsaa er nok saa stor en Ven af denne Bane og har nok saa god Vilje til at fremme den, vil jeg haabe, at man vil finde, at Overbygningen af den ny Bane Vejle—Give uden Skade kan udsættes foreløbig, der er ingen Grund til at tage fat derpaa nu. Dernæst kan Omordningen af Banegaardsforholdene ved Vejle ogsaa uden Skade udsættes og det saa meget mere, som man, efter at man har ombygget Vejle Banegaard med betydelige Bekostninger, nu kommer med Forslag om Anvendelse af et Par Millioner — naar jeg regner Ekspropriationen med — til Ombygning af det hele. Jeg kender ikke særlig Forholdene i Vejle, men jeg ved af Folk, som kende dem, at det er noget, som ikke kan findes forsvarligt og vidner om en Mangel paa økonomisk Fremsyn, som er ganske enestaaende. Det kunde være nyttigt, om vi kom ind paa en mere økonomisk Fremgangsmaade med Hensyn til de forskellige Anlæg, saaledes at man ikke river ned i Morgen, hvad man bygger op i Dag, og saaledes at de forskellige Forslag ikke gaa stik mod hinanden.

Om Aarhus Banegaard skal jeg ikke sige noget. Derom ere alle Parter jo enige i det andet Ting, og der har heller ingen Modstand været her i dette Ting med Hensyn til Erhvervelsen af Grund, saa jeg kan lade det ligge.

Saa er der Forholdene ved Korsør Station og Færgelejet. Der forlanges dertil 1,900,000 foruden en temmelig betydelig Ekspropriationsudgift, det bliver ogsaa et Par Millioner Kroner. Der har Folketinget ment, at Korsør Havneanlæg kommer noget i Vejen for de Planer, som foreligge her, og Folketinget har ment, det fortjente Overvejelse, om det ogsaa var nødvendigt at anvende et Par Millioner

Kr. paa en Gennemgangsstation i en lille Provinsby; der kan jo nemlig her kun være Tale om en Gennemgangsstation. Jeg tror nu ikke, at dette private Havneanlæg for Korsørs Vedkommende kommer i Konflikt med de Anlæg, her er Tale om; og jeg skal sige videre, at jeg skal ikke modsætte mig, at Korsør kommer med, og skal ikke modsætte mig, at Forhandlingen om den Sag føres videre; kunne vi opnaa Enighed om at tage den Sag med, saa for mig gerne.

Saa er der Gedser—Warnemünde, som har saa varme Forsvarere her i denne Sal, og som prises som noget af det største, bedste og fordelagtigste for vore Statsbaner, som tænkes kan. Jeg maa sige, at jeg ikke kan se, at det, der her foreslaas, er aldeles nødvendigt. Jeg gaar gerne med til at stemme derfor, jeg har aldrig nogen Sinde tænkt paa at ville stemme derimod, lige saa lidt som noget eneste Medlem i Folketinget, saa vidt jeg ved, nogen Sinde har tænkt paa at stemme mod denne Sag. Men, som jeg allerede har sagt, nu foreligger Gedser—Warnemünde Historien i en saadan Skikkelse, at den har en fremskudt Plads, idet det nemlig er sagt, at der skal begyndes paa denne Sag først, der skal anvendes i dette Finansaar 1 Million Kr. til dette Anlæg forud for de andre Baner. Men jeg kan alligevel ikke se, at det er saa absolut nødvendigt. Her er jo allerede en Forbindelse med Dampskib, og om disse Dampfærger blive vedtagne et Aars Tid før eller senere, kan jeg ikke se spiller nogen større Rolle. Men Hovedsagen for mig er den, at den Trafik, vi have over Gedser—Warnemünde, jo er meget lille; der er, som ærede Medlemmer ville se i Anmærkningerne til denne Sag, kun en Persontrafik af 21,200, det er hele Persontrafikken over Gedser—Warnemünde, og hele Godstrafikken er 2,000 Tons. Nu sagde det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, at man helst vilde benytte de korte Afstande paa Sørouten, og det er sandt. Nu have vi en anden Route Kiel—Korsør, det er en meget længere Afstand, der er ogsaa Dampskibe og ikke Dampfærge, men der er Godstrafikken 3 Gange saa stor og Persontrafikken ogsaa adskillig større, nemlig 30,600. Det er jo et Vidnesbyrd om, at Trafikken paa Gedser—Warnemündelinien er meget lille, og naar man taler om de jyske Baner, om Viborg—Herning-Banen osv., som ikke kan bygges uden Tab for Statskassen ved den aarlige Drift, vil jeg sige, at der er næppe nogen Bane — ja, jeg behøver ikke at sige næppe, for det