

til Silkeborg eller fra Rødkærsbro til Silkeborg. Fremdeles kan det meget godt blive saaledes, at Anlægget af denne Bane kan komme til at medføre Overtagelsen af en privat Bane af ret stor Udstrækning, nemlig Banen Aalborg—Nibe—Aars, og vel at mærke en Bane, som vilde være bleven bygget ganske anderledes, end den er bygget, baade efter sit Anlæg og sin Retning, hvis man havde paatænkt, at den skulde være Forbindelsesbane mellem det østlige Jylland og Esbjerg ved Tilvejebringelsen af en Bane mellem Viborg og Herning. Det er maaske den allertarveligste jyske Privatbane, som der er, thi jeg har Grund til at tro, at selve Udgifterne ved Driften ikke indvindes ved Nibe—Svenstrup Banen. Man maa jo sige, at afdøde Minister Ingerslev var meget imod denne Bane, fordi han mente, at den kunde ingen Sinde betale sig, og fordi Retningen netop ikke egnede sig til at være en Del af den gennemgaaende Bane til Esbjerg. Dernæst ere Stigningsforholdene paa denne Bane forskellige fra Statsbanernes Stigning, idet den er 1 til 80, medens Statsbanernes Stigning er 1 til 100, hvilket vil sige det samme som, at der skal en betydelig større Trækraft til for at føre Tog af nogen Udstrækning paa denne Bane. Men Skinnevægten er 45 Pd., og paa en Bane med denne Skinnevægt kan man ikke benytte Statsbanernes tungeste Lokomotiv. Altsaa, man vil paa Grund af de Forhold, der ere til Stede, kun kunne køre med korte Tog og ikke kunne føre dem frem med tilstrækkelig Fart. Det er det Perspektiv, som aabner sig for denne meget omtalte, store gennemgaaende Trafik til Esbjerg ad denne Vej. Jeg tror, at man i allerhøjeste Grad overdriver dette, og der er jo ogsaa mange i dette høje Ting, der have udtalt den samme Mening, som jeg nærer i den Henseende, at Trafikken til Esbjerg vil blive ved at gaa paa den ene Side over Langaa og paa den anden Side over Struer, og at den ikke vil søge ind paa den Omvej, som det er, først at gaa over disse private Baner, Aars—Nibe—Svenstrup, og dernæst ad Viborg—Herning-Banen, hvor Farten vil blive daarlig, hvor Trafikken vil blive meget kostbar, hvis den skal due noget, og hvor hverken Statsbanernes Lokomotiver kunne gaa eller de svære Vogne, som udgøre vore sædvanlige Godstog, i det hele taget kunne trafikere. Den Side af Sagen synes jeg derfor, vi ganske skulde se bort fra, altsaa Viborg—Herning-Banen som stor Eksportbane fra Danmark til England. Det har ingen Ting paa sig.

Men saa kan man jo godt gøre gældende, at som Lokalbane, der udfylder et jærnbaneløst Rum i Jylland, kan den have sin Berettigelse, og den vil sikkert ogsaa en Gang blive bygget, men paatrængende er den aldeles ikke. I saa Henseende vil den Bane, som Regeringen har foreslaaet fra Holstebro til Vejle, i langt højere Grad afhjælpe de Savn, der er. Det er mig aldeles bekendt, at da den jyske Jærnbane-kommission begyndte at afholde sine Møder, var der slet ingen egentlig Diskussion om Banen fra Holstebro til Vejle, det var en given Sag, at den vilde man have, der var ikke Spor af forskellige Meninger om den Bane, hvortil Projektet har været udarbejdet allerede i 1880. Derimod er det jo bekendt, det fremgaar ogsaa af Betænkningen, at der om Viborg—Herning-Banen har været en hel Del Uenighed. Hvis man altsaa giver sig til at bygge en Viborg—Herning-Bane ved denne eller ved en senere Lejlighed, hvad jeg sikkert tror, man kommer til, vil jeg dog ønske, at man maa tage den Beslutning ikke ud fra Tanken, at denne Bane paa nogen Maade skulde blive et godt Aktiv i vort Jærnbaneløst, selv om den paa anden Maade kan være en ret fornuftig Bane som Opdykningsbane betragtet, og en Bane, som under visse givne Forhold kan forkorte Vejen til Esbjerg noget. I saa Fald skulde der imidlertid forandres og ofres meget paa den allerede eksisterende Privatbane og indrettes en tredie intensiv Godsdrift gennem Jylland, hvad der sikkert vil koste mange Penge, uden at det derfor er givet, at Trafikken i væsentlig Grad vilde vende sig bort fra de tilvante slagne Veje, ad hvilke den nu søger.

Nu har jeg omtalt baade den Bane, som var foreslaaet af det høje Tings ærede Udvalg, og den Bane, som er foreslaaet udeladt. Hvad Lovforslaget ellers angaar, er der jo indført nogle Ændringer, som der kan være Anledning til at tale om, i alt Fald enkelte. Jeg finder da først, at man fører Forslaget fra Folketinget om en Reduktion af Kommunernes Tilskud fra 40,000 til 25,000 Kr. tilbage til de af Regeringen foreslaaede 40,000 Kr., og jeg kan ganske tiltræde den Motivering, den ærede Ordfører gav. Jeg mener, at 40,000 Kr. er det mindste, som der i det hele taget er bleven forlangt, eller udtrykt paa anden Maade, at de Tilfælde, hvor der er forlangt mere, er langt talrigere end de Tilfælde, hvor der er forlangt 40,000. Men jeg kan sige, at Forslaget om de 40,000 Kr. netop blev stillet af Regeringen under