

troede, at der der var skaffet tilstrækkelig Klarhed til Veje med Hensyn til denne Paastand, saaledes at den ikke skulde kunne fremsættes her over for denne Bane, som gennemgaaende er for Godstrafikken — Persontrafik kan der jo næppe være Tale om paa denne Bane, den maa hovedsagelig henvises til den østjydske Jærnbane. — For øvrigt vil jeg gerne sige over for de Herrer, som have talt saa meget om Jyder, enten „alle“ eller „vi Jyder“, at jeg tror, at det, der trænges til paa den østjydske Bane, er, at den bliver skilt af med noget af den Trafik, den nu har. De Herrer, som ere kendte med Forholdene derovre — jeg vil her gerne henvise til det ærede 2det Medlem for 9de Kreds (la Cour) — vide, at Forholdene ere af den Beskaffenhed, at der gaar Ekstratog paa Ekstratog hele Tiden, og kunde derledes noget af denne Godstrafik om ad Svenstrup—Nibe—Aars over Viborg—Herning og videre ad Esbjerg, tror jeg, at det vilde være i Statsbanernes velforstaaede Interesse. — Jeg skal i øvrigt henvise til de Udtalelser, der ere faldne fra det ærede 1ste Medlem for 7de Kreds (Madsen-Mygdal), idet jeg selvfølgelig ligesom han anbefaler mine Meningsfæller at stemme mod Flertallets Ændringsforslag.

Tolderlund: Det er jo naturligt, at den højtærede Indenrigsminister, som har fremsat Forslaget om Vejle—Holstebro-Banen, vilde anse det for heldigst, om dette Ting fuldt ud kunde gaa med dertil. Jeg for mit Vedkommende anser det for meget tvivlsomt, om det overhovedet vil være i Statsbanernes Interesse, at man tager det sidste Stykke med, nemlig Overtagelsen af Vejle—Give-Banen og Anlægget af Stykket Give—Herning — det er ogsaa overensstemmende med mine Udtalelser ved 1ste Behandling — idet jeg vilde anse det for rigtigst, at denne Del af Linien bliver en Fortsættelse som Privatbane. Der eksisterer jo allerede en Lov om Banen fra Give til Herning, og, som jeg udtalte forrige Gang, er det ikke særlig Anlægget, det drejer sig om, men det er Driften som Privatbane, der for mig vil have Betydning, fordi jeg antager, at Driften af denne Bane, som jeg anser for at være af temmelig lokal Beskaffenhed, vil blive langt billigere, naar det er Privatbane, end naar det er Statsbane. — Naar Udvalgets Flertal har foreslaaet Optagelse af Holstebro—Herning-Banen som Statsbane, er det en ret naturlig Forbindelse mellem den nordvestlige Del af de jydsk

Statsbaner og den Bane, som fører Øst efter ad Silkeborg til, og man mener ogsaa der ved ikke at foregribe noget med Hensyn til senere Ordninger. Navnlig sigter jeg hermed til en eventuel Forbindelse mellem et Punkt i det østlige Jylland og Refsnæs. Derom kan man jo altsaa, idet der nu ikke foregribes noget, tage en Bestemmelse senere, som man finder hensigtsmæssig. Altsaa er mit Standpunkt som ved 1ste Behandling, at jeg ikke anser det for rigtigst at gaa til en Overtagelse af Givebanen og en Forlængelse fra Give til Herning, men at den sidste vedtages som Privatbane, saaledes at hele Driften mellem Vejle og Herning i Fremtiden bliver privat. Jeg tror, det er i Disfavør af Statsbanerne, at man vil optage denne Del som Statsbane.

Over for den højtærede Ministers Udtalelse om de Tilskud, som ere foreslaaede i Ændringsforslagene baade for Aarhus og Korsørs Vedkommende, mener jeg i Modsetning til den højtærede Minister, at de ere endogsaa ret rundelige, ret betydelige for de paagældende Købstæder. Jeg deler ikke ganske den ærede Ministers Mening om, at Arealet ved Aarhus er af saa ringe Værdi som af ham anslaaet, nemlig omtrent 40,000 Kr. for 300,000 Kv.-Alen. Jeg vil nemlig bemærke, at selv om man ved Ekspropriation eller Besigtigelsesforretningen til Havnebanen kun er gaaet ud fra 12 Øre pr. Kv.-Alen, er det netop det allerdaarligste, som ligger nærmest ned mod Aaen; men hvad der under Nr. 1 a. er Tale om, tilhørende Aarhus, har noget større Værdi. Jeg kunde derfor have ønsket, at man var bleven enig om at forlange af Aarhus et Tilskud paa 50,000 Kr. Men da man ikke har kunnet opnaa Enighed, har jeg bøjet mig for Flertallet og er gaaet med til at forlange et Tilskud paa 100,000 Kr. Med Hensyn til Korsør udtalte den højtærede Minister, at det var tvivlsomt, hvorvidt denne Godtgørelse, Korsør faar af 4,350 Kr. aarlig, ikke mulig kunde hæves i Fremtiden. Jeg havde ikke troet det muligt uden Erstatning. Jeg anser Ofret fra Korsør i denne Henseende for at være meget betydeligt i Forhold til de Goder, denne By faar ved Forandringen. Alle de Forandringer, der ske ved Korsør, ere hovedsagelig til Gunst for hele den gennemgaaende Trafik. Ganske vist opnaar Korsør nogle bedre Adgange og den Slags Ting, men skal den altsaa give en Godtgørelse af 90 — eller 100,000 Kr. — det er det Beløb, der forrentes ved den aarlige Godtgørelse — saa er det et meget rundeligt Tilskud, der ydes af Korsør. Men