

baade med England og Tyskland er den betydeligste, vi have, og at det ogsaa har Betydning for den nærmere Forbindelse med Tyskland, at man lader Banen ende ved Bramminge. Naar der altsaa i en Kommission paa 17 Medlemmer er 16, som kunne enes om et Forslag, og kun en eneste, som protesterer derimod, mener jeg, at vi kunne være berettigede til at betragte det som et nogenlunde paalideligt Udtryk for, at det, som disse 16 Medlemmer have valgt, er det rigtige. Jeg forudsætter nemlig som givet, at det ene Medlem, som var imod den Plan, de 16 Medlemmer kom frem med, har gjort sig al mulig Ulejlighed for at overbevise dem om, at deres Forslag var forkert. Og naar det nu alligevel ikke er lykkedes at overbevise dem, skønt de have faaet Lejlighed til at se Sagen fra den anden Side, til at veje, hvad der kunde siges for og imod — naar de desuagtet fastholde deres Forslag, betragter jeg dette som et Bevis for, at man har ramt det rigtige. Hvis saa Regeringen og Rigsdagen, naar der igen bliver Spørgsmaal herinde om ny Jernbaneanlæg, vilde gaa uden om dette Forslag, kunde man næsten fristes til at sige, at det er spildt Arbejde at nedsætte Kommissioner til at gøre saadanne forberedende Arbejder for Regering og Rigsdag. Jeg haaber heller ikke, at Regering og Rigsdag ville gaa uden om dette Forslag, men jeg er paa den anden Side heller ikke i Tvivl om, at der her i København er stærke Kræfter oppe i Retning af at forhindre, at Jylland faar den lette Forbindelse med England. Man er jo fra tidligere Tider ogsaa vant til, at man søger at trække saa meget som muligt her om ad København. Alle de gode Handelsforbindelser, som den dygtige Københavnske Handelsstand i øvrigt kan skaffe til Veje, ere jo noget, som glæder ogsaa os Jyder som gode danske Mænd, og vi sige Tak derfor, men vort Smør og vort Flæsk kunne vi godt selv sælge til England uden Københavns Medvirkning. Men foruden den Interesse, som en saadan Bane, Silkeborg—Bramminge har i al Almindelighed for store Dele af Jylland, har den endvidere en særlig Interesse for Egnen Syd for Silkeborg, som man med Rette har kaldt det jernbanetomme Rum. Befolkningen der har et bestemt Krav paa, at der bliver taget Hensyn til de meget rimelige Ønsker, der ere komne frem Gang efter Gang fra den Befolkning om at faa den ny jydsk Længdebane ført ned derigennem. For Statsbanedriftens Vedkom-

mende ere vi nu i Stedet for at være under Nulpunktet, som man var et enkelt Aar for nogle Aar tilbage, og i Stedet for som i flere Aar at være i Nærheden deraf, godt paa Veje til at komme op i Nærheden af 3 pCt. af Anlægskapitalen. Denne satte man jo i sin Tid til 250 Mill. Kr., men den er siden nedskreven til ca. 180 Mill. Kr. Nu er den atter hævet lidt i de senere Aar, men man er alligevel naaet op til et Udbytte af 3 pCt. Da vi fik de meget lave Takster i 1896, bleve Indtægterne i de følgende Aar betydeligt større end tidligere, men det var kun en ringe Trøst, da Udgifterne steg langt stærkere. Det var den store Trafik, der gjorde det. Der var mange, der den Gang paastode, og det er der for Resten endnu, at der ingen Skade skete ved, at Banerne ikke kunde give noget Overskud, da Banerne vare et almindeligt Samfundsgode, og de billige Takster derfor ogsaa kom dem til gode, der ikke rejste synderligt. Endvidere sagde man, og det er der ogsaa nogle, der sige endnu, at det var godt, om Fattigfolk kunde faa Lejlighed til at rejse med Jernbanerne, ved at man fik lavere Takster. At Jernbanerne ere et Samfundsgode, kunne vi jo alle være enige om, men den anden Betragtning er uholdbar. Dersom det mest var Fattigfolk, der brugte Banerne, vilde denne Betragtning ogsaa være rigtig, men det er jo netop slet ikke Tilfældet. Det er jo de mere velstaaende, der rejse, og i mange Tilfælde benytte de Banerne til Lystrejser, og komme de til at rejse billigt, kommer Statskassen til at mangle Penge, den ellers kunde have Brug for til Genemførelsen af den Slags Reform, som Fattigfolk kunne trænge til. Vi gøre vel i, nu da Biletpriserne igen ere forhøjede, at lade de Klager, der lyde derover, og de ere jo ikke saa sjældne, gaa ind ad det ene Øre og ud ad det andet. I Forhold til andre Lande rejser man jo overordentlig billigt her i Landet. Dersom der forelaa en Statistik over de rejsendes økonomiske Forhold, skulde det nok vise sig, at det holdt Stik, hvad jeg før sagde om Forholdet mellem fattige og velstaaende rejsende. Jeg vil da varmt anbefale Regeringen og Rigsdagen ikke at gaa uden om det Spørgsmaal, jeg her har berørt, at faa den Bane, man nu er ved at bygge fra Langaa til Silkeborg, hurtigst muligt fortsat til Bramminge.

Dernæst er der en anden Sag, jeg ogsaa vilde omtale og anbefale, og det er de 3,000 Kr., som ere opførte paa Finanslovsforslaget som Vederlag for Behandlingen