

—Fredericia var Trafikken særlig stærk. Den Trafik, som han mente, at den midtjydske Bane vilde lette Østbanen for, var Trafikken fra de private Baner, der udgaa fra Horsens, Vejle og Kolding. Jeg gad nu egentlig vide, hvorledes den midtjydske Bane skulde kunne lette Østbanen mellem Skanderborg og Fredericia for den Trafik, som nu kommer fra Privatbanen til Kolding; naar man overvejer det, saa vil man sikkert indrømme, at denne Trafik gaar kun til Fredericia eller ogsaa til Esbjerg. Men Direktøren for Regnskabsafdelingen ved Statsbanerne beviser jo ogsaa med nogle Tal, hvilken Betydning de to her omtalte Baner have for den gennemgaaende Trafik. Jeg skal tillade mig at anføre nogle Tal. Han udtaler sig saaledes om Vejle—Give Banen: Den førstnævnte vil „kunne faa Betydning som Transitroute mellem det nordvestlige Jylland og en Del af Midtjylland paa den ene Side og Stationer paa Fyn og Sjælland —Falster paa den anden Side, idet de herhenhørende Afstande ved dette Baneanlæg forkortes med indtil 62 Kilometer. Disse Forkortelser ville ifølge anstillede omhyggelige Undersøgelser komme i alt ca. 55,000 rejsende og ca. 48,000 Tons Gods til gode, og Befolkningen vil indvinde ca. 60,000 Kr. aarlig ved Afstandsforkortelserne.“ Det har jo ikke saa lidt at betyde. Det er denne Trafik, disse rejsende og denne Godsmængde, som Herning—Vejle Banen vil komme til gode. Thi disse rejsende maa jo nu væsentlig rejse om over Skanderborg og maa altsaa forøge Trafikken ad denne Vej. Men naar Give—Herning Banen bliver gennemført, ville disse 55,000 rejsende og 48,000 Tons Gods selvfølgelig gaa over Vejle og der støde til Østbanen, medens de fleste af dem nu maa støde til Statsbanen ved Skanderborg, hvad der altsaa forøger Trafikken mellem Skanderborg og Vejle. Det er jo indlysende, at en saadan Godsmængde og et saa stort Personantal vil, som det nu er, forøge Trafikken stærkt paa Strækningen Skanderborg—Vejle, medens denne Strækning, hvis Give—Herning Banen bliver gennemført, vil blive frigjort for al den Trafik, som den her optager fra Herning.

Anderledes stiller det sig med Silkeborg—Bramminge Banen. Den overvejende Del af denne Transitbefordring, som her finder Sted til og fra Esbjerg, er ca. 11,800 rejsende — mod 55,000 paa den anden Bane — og ca. 39,000 Tons Gods, medens Afstanden kun forkortes med 23 Kilometer.

Det ærede Medlem mente, at disse Privatbaner fra Horsens, Vejle og Kolding tilførte Østbanen en hel Del Trafik, der, naar Midtbanen blev bygget, vilde føres ud til den. Ja, det er nok muligt. Der- som der er Tale om Smør og Æg, vil det rimeligvis gaa ud til Midtbanen og til Esbjerg. Men det er ikke det, der udgør de mange Tons Gods, som befordres af disse private Baner. Nej, det er Bygningsmaterialier, Foderstoffer, Brændsel, Gødningsstoffer o. s. v. Det er dette, som udgør den store Masse af Tons. Ja, man kunde muligvis sige, at Flæsk ogsaa kan føres den Vej; men det er ogsaa en mindre Del af Godstrafikken. Og jeg tror ikke, at de nuværende Andelsslagterier, hvor de nu bestaa, og hvor Befolkningen er knyttet til dem, straks ville søge til den midtjydske Bane. Jeg tror, at for Flæskestens Vedkommende vil Trafikken blive væsentlig, hvor den nu er. Men alle disse andre store Godsmasser, som føres ad disse private Baner til Kystbyerne, ville selvfølgelig vedblive fra Søkysthavnene at føres ud i Oplandet.

Der er saa endnu en Ting at tage i Betragtning, naar man skal vælge, hvilken af disse to Baner der skal anlægges først. For det første er Give—Herning Banen meget kortere og kan meget hurtigere anlægges. Og fremdeles, naar Staten har en Baneforbindelse ud til et Midtpunkt omtrent af den store midtjydske Bane, har den der et Middel til at transportere alle de Materialier, det er nødvendigt at transportere fra en Kysthavn ud til saadanne Baneanlæg, og derved kan Anlægget af den store, midtjydske Bane fremmes meget hurtigere, end naar de skulde føres fra en enkelt Havn fra Enden af Anlægget.

Jeg kan derfor ikke andet end anbefale, at vi ikke gøre den Forandring at ombytte disse to Baner. Jeg mener nemlig, at Give—Herning Banen vil have større Betydning — hvad der ogsaa fremgaar af, hvad jeg har oplyst — for den gennemgaaende Trafik, end den midtjydske Bane vil faa. Den er hurtigere anlagt og kan snarere komme de Egne til gode, der ere knyttede til dens Anlæg.

Jeg vil gerne med det samme fremhæve, at der i Anmærkningerne er nævnt to Stationer, Hestlund og Drantum, medens Linien paa det Kort, som ogsaa er omdelt paa vore Pladser, er lagt noget nordligere. Men jeg vil dog henstille, om det ikke er heldigst, at vi ikke binde os til en bestemt Retning for Banen.