

let gøre gældende, at han ved denne Foranstaltning ikke gaar de jydsk Baneanlæg for nær eller gaar nogen for nær, da de Baner jo blive staaende, hvor de altid have staaet, vil jeg gerne sige, at det da var mærkeligt, at den Tanke ikke kom frem i sin Tid, da man udstemte Forslaget om Forbedringer af Routen Aarhus—Karlundborg. Dette Forslag fandtes som bekendt i Jernbaneloven straks, da den blev indbragt her i Rigsdagen, og stod den Gang som Nr. 4; men det blev udstemt ved anden Behandling her i Tinget i Rigsdagssamlingen 1907—08. Da var der jo blevet en lignende ledig Plads; men da mærkede man ikke noget til, at man vilde have dette Baneforslag rykket op foran de andre Baneforslag, til Trods for den ledige Plads. Og jeg tror, at naar man ikke den Gang stillede et saadant Forslag, var det, fordi det neppe i Jernbaneudvalget vilde have faaet den tilstrækkelige Tilslutning; jeg tror, man i Jernbaneudvalget vilde have mødt et saadant Forslag med Modstand og Uvillie. Men nu er Udvalget jo borte og kan som Følge deraf ikke være nogen Hindring, og nu er Lejligheden maaske mere gunstig til at komme med Forslaget, end den var den Gang. Men jeg maa protestere imod, at dette Forslag ikke gaar de andre Baneforslag for nær. Det er allerede antydnet af den ærede foregaaende Taler (L. Rasmussen), at den Oprykning, som naturligt vil finde Sted, naar et Jernbaneforslag gaar ud, forskydes, hvis dette Baneforslag bliver puttet ind. I Stedet for, at det Baneanlæg, jeg i dette Tilfælde særlig mener at maatte omfatte med Interesse, nemlig den midtjydske Bane, skulde blive Nr. 3, naar Forslaget om Køge—Vigerslev-Banen gaar ud, bliver det, naar dette Forslag bliver puttet ind, holdt tilbage som Nr. 4. Denne Tilbagerykning af bemeldte Bane mener jeg er uheldig.

Jeg tror heller ikke, at man kan hævde, at denne Bane herovre paa Sjælland er mere tiltrængt end den midtjydske Bane. Saa var det noget andet, saa maatte man selvfølgelig vige og tage dette retfærdige Hensyn. Den ærede Ordfører bad Medlemmerne om at se paa Danmarks Kort, hvorledes Jernbanerne ere fordelte over Landet. Jeg skal meget gerne følge denne Opfordring. Ser man paa Kortet, vil man sikkert hurtigt komme til det Resultat, at for saa vidt store, jernbanetomme Rum berettigede til Anlæg, er det intetsteds i Danmark, hvor et Jernbaneanlæg er saa berettiget som netop i det vidt-

strakte Midtjylland. Nu skal jeg indrømme, at det ikke altid kan være det afgørende, hvor stort et Areal der findes, som ingen Bane har; man maa tage Hensyn til de lokale Forhold og skønne, om de nødvendiggøre, at den paagældende Egn forsynes med Bane. Men jeg er saa heldig at kunne støtte mig til adskillige Udtalelser, der i Tidens Løb ere fremkomne om de forskellige Baneanlæg. Jeg skal kortelig henpege paa, hvad Jernbanekommissionen af 1898, den saakaldte jydsk Jernbanekommission, udtaler i sin Betænkning, og blot oplæse et Par Linier, der med al Tydelighed udtrykke, hvad Kommissionen mener om bemeldte Anlæg. Der siges: „Men Kommissionen maa dog endnu meget anbefale som Statsbaneanlæg en Linie fra *Langaa over Silkeborg* og videre mod Syd nærmest muligt ved — men dog ikke vestligere end — *Grindsted* og videre til *Bramminge*. Den vil blive Trafikbane og saa til Esbjerg fra den østlige Del af Himmerland og for en stor Del af Djursland, og den vil mellem Silkeborg og Bramminge for en meget væsentlig Del kunne afhjælpe Jernbanetrangen i jernbanetomme Egne. Trafikken fra Vendsyssel til Esbjerg vil kunne benytte enten Vejen over Nibe—Aars—Viborg eller Vejen ad Stambanen til Langaa og videre over Silkeborg“. Det er den særlig jydsk Kommissions Mening om den Sag. Men se vi efter, hvad den store Jernbanekommission af 1904, der havde alle Baner til Overvejelse, mener om Sagen, viser det sig, at den i et og alt slutter sig til den jydsk Kommission. Det hedder nemlig: „Dette Baneanlæg“ — nemlig en Jernbane fra Silkeborg eller Funder over Grindsted til Bramminge — „er anbefalet af den jydsk Jernbanekommission af 1898 og vil paa en hensigtsmæssig Maade afhjælpe Jernbanetrangen i jernbanetomme Egne. Ogsaa for den gennemgaaende Trafik vil Banen faa nogen Betydning, og naar Langaa—Silkeborg Banen bliver færdig, tjene til, efterhaanden som Vestbanen belastes, at optage Trafikken fra Esbjerg til Nordjylland“.

Det stemmer altsaa med de Udtalelser, jeg fremkom med før om denne Banes Vigtighed. Det vilde maaske fra enkelte Sider kunne opfattes som naturligt, at jeg som Repræsentant for en Egn, der berøres af denne Bane, vilde gøre mig til Talsmand for, at den fik den Rettighed til Oprykning, som er en Følge af, at Baner, der staa foran den paa Lovforslaget, gaa ud, og til Talsmand for, at den