

lyser, at der er 450 000 Tdr. Land, som kan opdyrkes. Prøv at give disse Mennesker ikke 20 000 eller 30 000 Kr., som man giver til Oprettelse af Husmandsbrug, men blot 2000—3000 Kr., saa skal De se, hvad de er i Stand til at faa ud af dem. Lad være med at sige, at det er noget, man kan se bort fra! Vi er nu alt for meget inde paa at ville skabe noget fraoven, i Stedet for at lade de Mennesker selv bygge det op fraenden af (*Fraenkel*: Det er brillant!). Ja, det er brillant, deri har det ærede Medlem Ret, men derfor har jeg ogsaa saa indtrængende villet lægge Rigsdagen denne Sag paa Sinde; for nu staar vi overfor dens Løsning. Det er den, Landets Fremtid beror paa. Man skal ikke lade dem ude af Betragtning, som er allermost villige og energiske, og som fra Barndommen af er opøvede i at sætte al deres Kraft ind paa at arbejde. Jeg vil nu haabe, at baade Ministeriet og Finansudvalget vil forstaa, at det er en Sag, som man virkelig maa tage op til grundig Overvejelse. Man maa ikke alene her ved Finanslovens første Behandling, men ogsaa naar den fjerde Jordlov kommer til Behandling, give disse Mennesker den Ret, der tilkommer dem. Hvor langt mine Ord rækker, ved jeg ikke. Men det kan jeg sige med Bestemthed, at saa længe jeg har den Ære at sidde i den danske Rigsdag, skal De ikke blive fri for at høre denne Sag ført frem, indtil den er løst paa en tilfredsstillende Maade.

Søgaard: Jeg vil gerne gøre et Par Henstillinger til den højtærede Minister for offentlige Arbejder. Den første angaar en Sag, som Ministeren omtalte her fra denne Plads i Fjor, nemlig Statens Overtagelse af Troldhede—Kolding—Vejen-Banen. Jeg tror, at en saadan Overtagelse vil være i alle Parters Interesse. Naar jeg fører dette Krav frem, er det slet ikke, fordi denne Bane — som jo desværre saa mange Privatbaner — ikke kan svare sig, det er tværtimod en Bane, som giver et solidt og godt Overskud, men fordi Staten i Forvejen er stærkt interesseret i denne Bane, idet den har betalt de $\frac{2}{3}$ af Omkostningerne ved Banens Anlæg — $\frac{2}{3}$ af 8 Mill. Kr. — og fordi Banen, der er ret lang af en Privatbane at være, danner Forbindelsesled mellem to Statsbaner og derved har temmelig stor Betydning for den gennemgaaende Trafik. Den væsentligste Grund til, at jeg har fremført Spørgsmaalet, er dog navnlig den, at denne Bane i højere Grad end andre Baner har skaffet Brændsel til Veje. Banen blev anlagt og kom i Drift kort forud for den med Hensyn til Brændsel meget vanskelige

Tid, og jeg mener, det har været en Lykke for Landet, at denne Bane blev anlagt den Gang. Jeg skal nævne nogle enkelte Tal for at vise, i hvor høj Grad Banen har bragt Brændsel til Veje. Der er i de 4 Sommermaaneder i Aar blevet transporteret 9 643 Vognladninger Tørv med den, d. v. s. gennemsnitlig 79 Vognladninger pr. Dag. Der ligger langs denne Bane rigere Tørvemoser end langs andre Baner her i Landet, og da der vedvarende er Udsigt til vanskelige Brændselsforhold, idet det ikke synes, at Kulpriserne vil gaa ned, vil vi jo være henviste til vore Tørvemoser og Plantager, af hvilke der ogsaa er en Del langs Troldhede-Banen. Jeg tror derfor, det vil være af Betydning, at den bliver en Statsbane. Selv om det Selskab, som driver den, har anskaffet meget Materiel, er det nemlig ikke givet, at det i saa høj Grad som Staten er i Stand til at skaffe det tilstrækkelige Materiel. Der er i Sommer produceret en Masse Tørv, som henligger langs Banerne og venter paa at blive transporteret til Forbrugerne. Men det er ikke sikkert, at Banen formaar at foretage denne Transport, da Materiellet jo ogsaa skal bruges til andet; Banen gaar gennem mergelfattige Egne, saa den skal ogsaa transportere Mergel.

En anden Ting, jeg gerne vil henlede den højtærede Minister for offentlige Arbejders Opmærksomhed paa, er den sydlige Tværbane, Esbjerg—Lunderskov-Banen. Da den i sin Tid blev anlagt, talte daværende Folketingsmand N. I. Terman sen for; at den skulde føres længere mod Syd ned i Kongeaa Dalen, og det arbejdede han for sidst i 60erne, da Rigsdagen behandlede dette Baneprojekt. Hans Betragtning var den, at vi forhaabentlig i en nær Fremtid vilde faa Sønderjylland tilbage. Men Krigen 1870—71 slog jo dette Haab ned, og Banen blev trukket længere mod Nord. Men nu, da Genforeningen er sket, er det nødvendigt baade for os, der bor Nord for Kongeaaen, og for dem, der bor Syd for den, at der bliver en Forbindelse i det hele taget mellem de nørrejdske Baner og Banerne i Sønderjylland, og det er det, jeg gerne vil henlede Ministerens Opmærksomhed paa. Jeg ved vel, at det ikke er en heldig Tid at bygge Baner i, men Forberedelserne skal have deres Tid, og jeg vil da forespørge Ministeren, om det er hans Mening at nedsætte en Kommission til Overvejelse af denne Sag.

Der er en tredje Ting, jeg gerne vilde nævne i denne Forbindelse. Det angaar Dobbeltsporet fra Lunderskov til Esbjerg. De Arbejder, der foretages, navnlig med