

Strækning skulde løbe ved Siden af hinanden. Det fandt man nebe i det andet Ting urimeligt, og man søgte at sammenarbejde dem. Det Spørgsmaal, som det her drejede sig om, var, om det skulde ske, saaledes som det er sset i det andet Ting, og som det her er foreslaaet af Flertallet, eller man skulde indsætte Ordet „eventuelt“, og det er det Spørgsmaal, som har foreligget for Udvalget, og som vi have afgjort paa denne Maade. Jeg kan ikke sige andet end, at vilde man stille de to Baner lige, maatte man gøre det paa den Maade, at man siger: en Bane fra Nymindegab til Varde, eventuelt Esbjerg, og en Bane fra Nymindegab til Esbjerg, eventuelt Varde, thi ellers bliver der jo ikke nogen virkelig Digestilling, og man har troet dermed at veje Interesserne tilstrækkelig overfor hinanden. Det ærede 1ste Medlem for 11te Kredts gjorde, saa vidt jeg forstod ham en Bemærkning om, at Sidebanen til Esbjerg vilde forbyrde det saa overmaade meget. Det er dog ikke ganske rigtigt, den vil ikke gøre stort, hverken fra eller til. Nymindegab—Varde-Banen er 5,6 Mil. og er kalkuleret at skulle koste 1 Million. Nymindegab—Varde-Banen med Sidebane til Esbjerg er 8,6 Mil. og er kalkuleret til 1,634,000 Kr. Vil man dividere Miletallet ind i denne kalkulerede Sum, vil man i det første Tilfælde faa 182,000 Kr. pr. Mil, i det andet Tilfælde 190,000 Kr. pr. Mil, altsaa hele Forstellen er kun 8,000 Kr. Men i øvrigt skal jeg med Hensyn til selve Sagen bemærke, at jeg ikke tror, den er saa stor en Strid værd, som den synes at rejse. Der blev fra det ærede 1ste Medlem for 11te Kredts gjort gjældende, at den vilde være saa fordærlig for Varde. Ja, hvis den virkelig bliver saa fordærlig, saa staar det jo i Bardes Magt at forhindre denne Fordærvelse ved at sige: Vi ville give 200,000 Kr. til vor Bane, det have vi sagt, men vi ville ikke give det til den samlede Bane, saa er den Historie ude. Det er ikke noget, som jeg griber ud af Luften, men det er, hvad Mænd fra Varde selv have sagt mig, altsaa en Fordærvelse behøver det ikke at blive. Men det kan ganske vist føre til, at man ikke den Gang faar en Bane, men saa er man ikke værre stillet der end saa mange andre Steder, hvor man maa vente paa Baner. Jeg vil derfor anbefale, at man følger Flertallet.

Selvgivis er Velespørgsmaalet indtil videre faldet bort paa Grund af Tilbage-tagelsen af Vædringsforslag Nr. 8. Man har ikke noget Valg, man maa følge med Flertallet, med mindre naturligvis man vil

forfaste hele Flertallets Vædringsforslag. Saa faldt der fra det ærede Medlem (Madsen-Mygdal) Bemærkninger om Ubeltoft—Torsager-Banen og Rødkærnsbro-Banen, og den højtærede Minister har ogsaa udtalt sig derom ligesom ogsaa det ærede 2det Medlem for 11te Kredts (Th. Nielsen). Ja, der vil jeg sige, at Udtalelserne egentlig synes at gaa ud paa, at man godt rent kunde stryge Rødkærnsbrobanen af Forslaget, at det ikke egner sig til overhovedet at vedtages af Rigsdagen, og saaledes har jo ogsaa Udvalget argumenteret. Man har kun for det Tilfælde, at det maatte vise sig ved nærmere Overvejelse af Ministeren, at det er en vel begrundet Bane, sagt, at saa kan der meddeles Koncession derpaa, ikke paa nogen anden, men paa den. Hvis der er Spørgsmaal om en anden Bane, maa vi optage Spørgsmaalet igen. Der er ikke noget til Hinder for, at Rødkærnsbro—Kellerup-Banen helt udgik af Loven og saa kunde komme frem senere, naar de herhen hørende Spørgsmaal have klaret sig — der kan jo være god Anledning til Forhandling senere under Lovforslagets Behandling. Saa bliver der kun tilbage i anden Klasse Ubeltoft—Torsagerbanen. Jeg anførte i Gaar, hvad der har bevæget Udvalgets Flertal til at sette den i anden Klasse. Er det en fornuftig Bane, vil den jo ogsaa nok blive anlagt. Naar det mentes, at vi i Udvalget havde været uvidende om, hvad det kostede at anlægge denne Bane, saa er det ikke ganske rigtigt. Jeg opførte i Gaar til Banen som smalsporet, 862,000 Kr., det ærede 4de Medlem for 7de Kredts (Madsen-Mygdal) har opført 768,000 Kr., men det er i Virkeligheden den samme Sum, thi det ærede Medlem har kun medtaget de halve Ekspropriationsomkostninger, medens jeg har medtaget alle Ekspropriationsudgifterne. Det store Tal, jeg anførte i Gaar, var i Tilfælde af, at den blev bredsporet.

Paa Grund af den meget velvillige Maade, hvorpaa det højtærede Minister i det store og hele, har stillet sig til vort Forslag, er der ikke mange af hans Bemærkninger, jeg kunde have Anledning til at dvæle ved, og jeg har til Dels været inde paa nogle af dem. Der er Aalborg—Hadsund-Banen. Ja, Udvalget har jo haft Dje for, at naar man udelod Ordet „normalsporet“, saa stod det til Koncessionshøveren, naar han havde samlet Penge til en smalsporet Bane, at sige: Jeg ønsker at faa Koncession derpaa, og saa fik han den ogsaa. Udvalget kan meget godt indrømme, at der kunde være Tilfælde, hvor man kunde sige, at dette ingenlunde burde ske. Men naar