

kun kunne sættes i Bevægelse fra Regeringens Side, har man indskrænket sig til de nys fremsatte Bemærkninger, der, hvis de maatte vise sig at finde Tilslutning i Thinget, i Dverensstemmelse med Indenrigsministerens Udtalelser ved Sagens 1ste Behandling ville kunne forventes at maatte tilskynde Regeringen til at foretage de i saa Henseende nødvendige forberedende Skridt.

I Dverensstemmelse med de i det Foregaaende udviklede Anskuelser har Udvalgets Flertal stillet Forslag til en Omændring af Lovforslaget, saaledes at disse derigjennem kunne finde et bestemt Udtryk. Betydningen af de her foreslaaede Bestemmelser, forsaavidt den ikke er fremhævet i det Foregaaende, ligger formentlig saa nær, at ingen særlig Udvikling deraf kan anses fornøden.

Medundertegnede Scharling har vel haft nogen Betænkelighed ved at foreslaa samtlige de i Endringsforslagene opstillede Baner anlagte som Statsbaner, da det forekommer mig, at enkelte af dem, navnlig de fynske, have en saa overvejende lokal Betydning, at de snarere bør gjøres til kommunale (Amts-) Anlæg; men jeg har dog ikke fundet Anledning til at gjøre en særskilt Indstilling med Hensyn til disse Baner. Da det nemlig maa erkjendes, at de dog have saa megen almen Betydning, at Staten i ethvert Tilfælde burde give et betydeligere Tilskud til deres Anlæg, og det saaledes kan være vanskeligt at drage Grændsen imellem de Baner, der bør være Statsbaner med Kommune-Tilskud, og de, der bør være Kommunalbaner med Statstilskud, har jeg troet at burde opgive min Betænkelighed ved at gjøre de omhandlede Baner til Statsbaner for det Tilfælde, at der nu kunde blive fastslaaet en samlet Plan for de Jernbaneanlæg, som bør foretages i de næste 12—15 Aar, da der herved ikke blot vil opnaas større Sikkerhed for Gennemførelsen af et hensigtsvarende Jernbaneanet, men Staten tillige bliver friere stillet overfor eventuelle Projekter om Baneanlæg, hvortil Statens Understøttelse begyæres. Af samme Grund har jeg ikke villet fastholde en Fordring om, at der for de Baner, som efter min Formening have en overveiende kommunal Karakter, skulde gives et større Kommunal-Tilskud end Erstatning af Expropriationsudgifterne. Skulde det imidlertid ikke lykkes nu at faae en saadan samlet Jernbaneplan vedtagen, forbeholder jeg mig fuld Frihed til overfor senere fremskommende Forslag om Baneanlæg af den her omhandlede Bestaaffenhed at fastholde de ovenfor antydede Principer med større Strengheid.

Men medens jeg saaledes kan slutte mig til Forslaget om det foreslaaede Baneanet, kan jeg kun med et bestemt Forbehold tiltræde Forslaget om at forlænge Fristen for Meddelelse af Koncession paa Skive-Slyngøre-Banen. Jeg kan nemlig kun da tiltræde den ovenfor udtalte Anskuelse, at „en Fremgangs-

maade, analog med den, som man har fulgt i de senere Aar, nemlig af Statskassen at yde et bestemt, mindre Tilskud til slige Anlægs Fremme ved privat Entreprise“ i visse Tilfælde „fremdeles vil være at anbefale,“ naar de fremhævede Ord tages i en videre Betydning, omfattende ogsaa — og navnlig — kommunal Entreprise. Efter min bestemte Overbevisning egne Jernbaner sig aldeles ikke til at gjøres til Gjenstand for privat Spekulation eller til at være i private Entreprenuers eller Aktieselskabers Eie, da disse hverken kunne eller ville tage det Hensyn til, at vedkommende Egn faar det størst mulige Gavn af Jernbanen, som formentlig vil blive taget, naar denne er i Samsfundets Eie. Hvor Jernbanerne ikke ere af den Betydning, at de bør gjøres til Statsanlæg, vil det utvivlsomt være rigtigst at de anlægges af vedkommende Amtskommuner, hvorved den paa-gjældende Egns Interesser og den lokale Trafiks Fordringer baade med Hensyn til Anlæggets Retning Stationernes Beliggenhed og senere Driftsplanens Fastsættelse, kunne ventes at ville blive fuldt ud varetagne. Navnlig gjælder dette, hvor Staten finder Anledning til at yde Tilskud til Baneanlægget eller Rentegaranti, og kun i de sjældnere Tilfælde, hvor private Mænd ere villige til uden offentlig Understøttelse at anlægge en Jernbane, som hverken Stat eller Amtskommune vil anlægge, bør der efter min Formening gives Koncession til private Entreprenuer. I Dverensstemmelse hermed har jeg stillet et Underendringsforslag, hvorefter Koncession paa Skive-Slyngøre-Banen kun skal kunne meddeles Amtskommunen.

Idet jeg endvidere i Dverensstemmelse med de her fremsatte Anskuelser kun kan tilraade Statens Overtagelse af de private Baner, for saa vidt disse danne et naturligt Led i et samlet Statsbaneanet, og derimod maa holde for, at de private Baner, forsaavidt de fremtræde som Udløbere fra dette, nærmest beregnede paa at fyldestgjøre de vedkommende Egnes lokale Interesser, langt bedre ville kunne opfylde deres Diemed ved at overgaa til Amtskommunerne, der ganske anderledes end Staten tør forvente at ville og kunne varetage de lokale Interesser, maa jeg særlig fremhæve Erhvervelsen af de sjællandske Baner som det første og mest paatrængende Skridt i den omhandlede Retning, da disse danne Mellemledet imellem Hovedstaden og Statsbanerne, og i det Hele ere Hovedforbindelsesledet imellem Hovedstaden og Provindserne: Kallundborgbanen med det nordlige Sjælland, Korsørbanen med Fyen og det sydlige Sjælland, Masnedssundbanen med Lolland-Falster. Først naar Staten er Herre over de sjællandske Baner, vil den derfor kunne gennemføre en i enhver Henseende hensigtsvarende Drift paa samtlige Baner, ligesom der først da vil være Udigt til at opnaa en tidsvarende Forbindelse imellem Sjælland og de andre Provindser saa vel som Staane ved Hjælp af Dampfærger. I finantfiel