

tydning for den gennemgaaende Trafik. Jeg tror, at det er kun et Spørgsmaal her om et Udtryk, som kan være mere eller mindre heldigt. At vi den Gang ligesom nu havde Dje for Banens Betydning som gennemgaaende Bane, er givet. Det laa jo allerede i den Motivering, hvormed vi den Gang foreslog Banespørgsmaalet udsat, nemlig at vi ansaa det for givet, at Slagelse—Næstved-Banen maatte føre til en Forbindelsesbane nordpaa. Dette kunde jo kun anses for givet, naar man tog Hensyn til Banens Betydning som gennemgaaende. Vi bekræftigede os isvrigt ikke med den almindelige Betydning. Det var kun med Hensyn til Spørgsmaalet om Tilskudets Størrelse, at vi fremhævede, at Slagelse—Næstved—Ejlskov-Banen og den Bane, som maatte komme paa dette Punkt, maatte gaa ind under samme Regler, idet disse Baner i væsentlig Grad tjente til at befordre de lokale Interesser. Man kan have hvilken Mening man vil om den Betydning, som den gennemgaaende Trafik vil faa, men sikkert er det, at der ved denne Bane bliver ydet Egnen, og det en Egn, der har Raad til at betale, en meget stor Fordel. Jeg for mit Vedkommende tror, at det vil vise sig, at den lokale Trafik paa denne Banestrækning vil blive større end den gennemgaaende, saa at man med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt der er Grund til at give Tilskud, kan man med en vis Berettigelse sige, at denne Bane væsentlig tjener til at befordre de lokale Interesser. Meningen dermed er dog ingenlunde at sige, at den ikke ogsaa har Betydning for den almindelige Trafik. Maa jeg maasse endnu, før jeg forlader dette Spørgsmaal om Tilskuddet, idet jeg udtaler min Beklagelse over, at det er blevet saa lavt, gøre opmærksom paa, at det vistnok i sine Konsekvenser bør føre til en særlig Smøbekommen, naar man senere behandler Lovforslag om private Baner, at man da maa give et klækkeligt Tilskud i de Tilfælde, hvor man erkender, at der overhovedet er Grund for Staten til at give Tilskud. Naar man nemlig har dette lille Tilskud fra Kommunerne ved de Baner, der blive Statsbaner, vil Modsatningen, naar Statsstilskuddene til de private Baner ere smaa, let blive loblig stor. Naar Forholdet er det, at man, hvor Statshensyn tale for at bygge en Bane, der fuldt ud beforder de lokale Interesser, bygger den som Statsbane med et lille Tilskud, maa man samtidig, naar man vedtager at bygge private Baner, give rigeligt Tilskud, saafremt man finder, at Staten overhovedet bør give Tilskud. Mig forekommer det, at der maa være en

vis Trinsfølge mellem Statsbaner uden Tilskud, Statsbaner, hvor man kan godtgøre lokale Interesser og derfor forlanger Tilskud fra Kommunerne, og private Baner med et Statsstilskud, hvilket da ikke bør være for lille — jeg lader selvfølgelig ude af Betragtning private Baner, til hvilke der ikke er Grund til at give Tilskud.

Medens Udvalgets Medlemmer saaledes have været enige med Hensyn til de 6 første Paragraffer, har det med Hensyn til § 7 delt sig i et Flertal, der foreslaar at vedtage Paragraffen, og et Mindretal, der foreslaar at udstemme den. Flertallet mener, at der er god Grund til det stillede Forslag om at tilvejebringe de til denne Jærnbanes Anlæg fornødne Midler ved et Statslaan. Hvad angaar Sagens Begrundelse, maa jeg henvise til den Debat, der fandt Sted i Jor angaaende Helsingør-Banen; hvad der blev anført fra det daværende Flertals Side, gælder ogsaa med Hensyn til det foreliggende Tilfælde. Om Midlerne til Dækning af Udgifterne ved Jærnbaneanlæg skulle staves til Veje paa den ene eller den anden Maade, er ikke et Principspørgsmaal, men et Hensigtsmæssighedsspørgsmaal, som maa bero paa, hvorledes Statens økonomiske Stilling er, ikke alene i og for sig betragtet, men ogsaa i Forhold til de Opgaver, den har at løse. Med Hensyn til dette Spørgsmaal er der formentlig to Hensyn, som maa være de særlig bestemte. Det ene er Hensynet til, hvad man er i Stand til at anvende paa Jærnbaner, saaledes at det uden Præjudice for Opfyldelsen af andre Statsformaal kan tages af de løbende Indtægter. Jeg tager næppe fejl, naar jeg siger, hvad ogsaa Udvalgets Flertal i dets Helhed har anført, at den Gang man begyndte paa Jærnbaneanlægene, var det under den Forudsætning, at naar man havde forsynet Landet med et passende Jærnbaneanet, maatte det have til Følge, at Udgifterne til Jærnbaneanlæg vilde tabe sig. Det har imidlertid vist sig ikke at være Tilfældet; de vedblive og synes at skulle fremdeles i et langt Aaremaal blive lige saa store som hidtil. Jeg skal ikke komme ind paa, hvor store de have været i de forløbne Aar; en Beregning derover findes i Udvalgets Betænkning angaaende Helsingør-Banen og kom frem under Debatten om samme; jeg skal kun henvise til, hvorledes det har stillet sig i det sidste Par Aar og fremdeles vil stille sig. For to Aar siden vedtog vi Slagelse—Næstved—Ejlskov-Banen og Høbro-Løgstor-Banen, det vil sige Baneanlæg, der ville medføre Udgifter af henved en halv Snæs Millioner Kroner. Samtidig dermed var