

Jensen), blev det allerede i Fællesudvalget fastslaaet, at denne Bane ikke maatte bringes til Udførelse for Viborg—Herning-Banen. — Det ærede Medlem for Vejle Amts 4de (N. C. Jensen) talte om en Herning—Give-Bane og om Statens Overtagelse af Vejle—Give-Banen, hvilke Spørgsmaal ere gamle Bekendte. Men det ærede Medlem udtalte tillige, at han fremdrog dem kun for at holde Tanken frisk, og det finder jeg meget forstandigt. — Det ærede Medlem for Ringkøbing Amts 6te (Ovesen) talte for Ønskeligheden af at faa anlagt en Linie Skive—Skern. Om denne som om saa mange andre Linier gælder det naturligvis, at deres Gennemførelse i Fremtiden er ikke forhindret, men jeg tror, at ogsaa det ærede Medlem er paa det rene med, at saaledes som Tingene ligge i Øjeblikket, kan der ikke med Nytte optages en Forhandling om denne Linie. Naar han i Sammenhæng hermed har tilraadet, at man, i alt Fald paa Strækningen Nord for Skern, skulde undlade at foretage den Forstærkning af Skinnerne paa den vestjydske Bane, som er foreslaaet paa Finansloven, saa udtaler Statsbanernes Bestyrelse, at dette vilde være i høj Grad uheldigt, idet Trafikken paa den vestjydske Bane i de senere Aar er tagen saa stærkt til, at den ikke vil kunne udføres tilfredsstillende, uden at man foretager en Forstærkning af Banens Overbygning. Det bliver nødvendigt at kunne køre med sværere belastede Tog, og selv om man byggede Banen Skern—Skive, vilde det efter Banebestyrelsens Mening paa ingen Maade overflødig-gøre den her foreslaaede Forstærkning af Skinnerne. — Det ærede Medlem for Sakskøbing (Rørdam) har fremdraget det største Projekt, nemlig Forbindelsen Syltholm—Femern. Det ærede Medlem nævner denne Sag hvert Aar, og jeg finder, at deri gør han Ret. Ogsaa den bør holdes frisk. For mit Vedkommende behøver jeg ikke at forsikre, at det er en Linie, der har min største Interesse. Jeg har næret denne Interesse i 30 Aar, og jeg har ofte her i Salen fremhævet, at dette er den ideale Forbindelseslinie mellem Kjøbenhavn — og gennem Kjøbenhavn hele Skandinavien — og det vestlige Kontinent. Men paa den anden Side er det klart, at for Tiden er det unyttigt at optage en Forhandling om Gennemførelsen af denne Route. Vi have nylig besluttet at forbedre og udvide Gødser—Warnemünde-Linien, og dette ere vi endnu ikke færdige med; det siger da sig selv, at det ikke er Tiden til at optage Forhandling om en anden Linie,

som efter sit Væsen til Dels vil blive betragtet som en Konkurrencelinie. Bortset fra de meget store Bekostninger, som Gennemførelsen vil kræve, kommer hertil yderligere, at det ikke beror paa os selv alene, om vi kunne gennemføre denne Route — det beror tillige paa, om vi kunne finde fornøden Tilslutning fra tysk Side, og paa dette Punkt har det hidtil skortet. Men, som sagt, jeg kan ikke andet end bifalde, at det ærede Medlem holder Tanken frisk. — Fra et andet æret Medlem — det var vistnok det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 2den Valgkreds (Klausen) — blev det omtalt som ønskeligt, at Staten overtog de lollandske Baner. Han mente, at derved vilde Driften blive billigere, ligesom formentlig ogsaa mere tilfredsstillende for Befolkningen. Naar det ærede Medlem mener, at Driften vil blive billigere, frygter jeg dog, at det bliver ham en slem Skuffelse. Han anførte, at Staten for Øjeblikket betaler  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. som Tilskud til Forrentningen af den lolland-falsterske Jernbanes Aktiekapital. Slet saa galt er det imidlertid ikke. Der findes ganske vist paa Finansloven opført et Beløb af  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. i dette Øjemed, idet man opfører de fulde af Staten garanterede 4 pCt. af Aktiekapitalen, som er  $6\frac{1}{4}$  Mill. Kr. Men faktisk er det Tilskud, som Statskassen giver, ingenlunde saa stort. Det sidste Regnskabsaar viser, at den lollandske Bane har givet et Driftoverskud af 140,000 Kr., saaledes at Statens Tilskud kun har været 109,000 Kr. Et Overskud af 140,000 Kr. er  $2\frac{1}{4}$  pCt. af Aktiekapitalen, og dette er altsaa væsentlig bedre end det, som Staten faar af sine Baner. Nogen finansiell Vinding for Staten ved at overtage de lollandske Baner tør man sikkert gaa ud fra, at der ikke vil blive. Og naar der klages over, at Taksterne paa de lollandske Baner ere højere end paa Statsbanerne, er dette ikke ganske rigtigt; thi i de 2 sidste Aar siden Efteraaret 1899 ere Taksterne ændrede saaledes, at de i alt væsentligt ere ensartede med Statsbanernes Takster. — Det ærede Medlem for Kalundborg (Kræbbe) har fremdraget Aarhus—Kalundborg-Routen, over hvis Besørgelse der jo lyder ret hyppige Klager. Der er gjort Skridt til at undersøge, hvad der kan gøres for at afhjælpe disse Klager, og det er sikkert nok, at det vil koste betydelige Penge at stille noget væsentlig bedre paa Benene. Det fornedede Dampskibsselskab, som jo er det eneste Selskab, til hvilket man her i Landet er henvist, saafremt Staten ikke selv vil sætte Skibe i Gang, erklærer, at det