

man vil bevilge først en Del og saa en anden Del — det kunde jo tænkes — forekommer det mig i alt Fald rigtigt, at man begynder med de Baner, der ere de væsentligste og vigtigste, og det er efter min Opfattelse ubetinget Kommissionens Forslag, Silkeborg—Bramminge. Det er ud fra denne Forudsætning, at Kommissionen har anbefalet baade den private Bane Grindsted—Lunderskov og Forlængelsen af den anden private Bane, der blev omtalt af det ærede Medlem for Vejle. Jeg skal derfor endnu en Gang anbefale det høje Ting at stemme for det Forslag, der er stillet af det ærede Medlem for Vejle og mig.

Minister for offentlige Arbejder ad interim (Hage): Da dette Lovforslag var til 1ste Behandling, udtalte jeg, at jeg fuldt ud anerkendte, at de Hensyn, der her er Tale om, have et naturligt Krav paa, at Staten maa bringe et Offer for at sætte dem i Jernbaneforbindelse med Omverdenen. Dette er ogsaa i Overensstemmelse med det Standpunkt, jeg som Folketingsmand har indtaget ved et tilsvarende Lovforslags tidligere Behandling. Men samtidig hermed gjorde jeg opmærksom paa, at det ikke vilde være ønskeligt, at Staten optog ny private Jernbaneanlæg til Gennemførelse, forinden den nugældende Lov af 8de Maj 1894 er løbet ud, hvilket sker om to Aar, i Foraaret 1904. Jeg henstillede derfor, at alle de Planer i Retning af ny Privatbaner, som allerede have fundet Udtryk i Lovforslag, der ere indbragte her i Tinget, og alle de, om hvilke dette endnu ikke gælder, maatte henstaa til samlet Overvejelse og Afgørelse til den Tid, idet vi da, efter al Sandsynlighed, ville staa over for Spørgsmaalet om en ny, omfattende Lov, vedrørende Anlæg af Privatbaner, i Lighed med Loven af 1894. Der er efter min Mening for det her omhandlede Anlægs Vedkommende saa meget mere Grund til at se Tiden an, som der for det første — hvad der jo ogsaa fremgaar af Behandlingen i Dag — ingenlunde kan siges at være Enighed om Retningslinien. At det overvejende Flertal af Udvalget har samlet sig om et Alternativ: fra Grindsted enten til Lunderskov eller til Vejen, hindrer ikke, at der er andre Opfattelser, der staa i Strid dermed, og at der kan anføres gode Grunde, særlig da finansielle, for eventuelt at søge andre Veje til at bringe Egnen om Grindsted i Forbindelse med det almindelige Jernbanenet. Men dertil kommer yderligere den Om-

stændighed, at man her kræver et Stats-tilskud, som er væsentlig større end efter Reglen i Loven af 1894. For de nuværende Privatbaner med en enkelt Undtagelse har Forholdet været det, at Staten har tilskuddt Halvdelen af Bekostningen; her derimod er der foreslaaet tre Fjerdedele. Nu skal jeg slet ikke udtale mig om, hvorvidt der i det foreliggende Tilfælde kan være særlig Grund for Staten til at bringe et større Offer end det sædvanlige, men det forekommer mig utvivlsomt, at det vilde have sine meget store Betæneligheder at vedtage noget saadant, to Aar før den nuværende Lov løber ud, da dette meget let kan komme til at rumme et Præcedens for fremtidige Afgørelser. Det maa erindres, at medens det, naar Staten tilskyder Halvdelen, dog endnu kan siges, at Baneanlægget for en væsentlig Del bevarer Privatbanens Karakter, vil dette paa ingen Maade kunne siges, naar Staten tilskyder de tre Fjerdedele. Det bliver da meget nær det samme som et Statsbaneanlæg, rent og skært. Og om det da er rigtigt netop i det foreliggende Tilfælde at yde et saa stort Tilskud, maa, synes det mig, kræve Overvejelse i Sammenhæng med Overvejselen af andre Anlæg af lignende Karakter. Alle disse Grunde forekomme mig, at tale meget stærkt for at lade denne Sag henstaa til Afgørelse sammen med Spørgsmaalet om Anlæg af ny Privatbaner i det hele taget. Jeg formaar heller ikke at se, at den vedkommende Egn egentlig kan have stor Tilfredsstillelse af, at der vedtages et Lovforslag allerede nu, naar det dog er givet, at der ikke kan blive Tale om Koncessionsmeddelelse før tidligst om to Aar. Idet jeg altsaa indtager det samme Standpunkt som ved Lovforslagets første Behandling og maa anse det for rettest, at denne Sag hviler, indtil den kan finde sin Afgørelse i Forbindelse med andre lignende Forslag, skal jeg i øvrigt med Hensyn til de stillede Ændringsforslag indskrænke mig til at sige: at jeg ikke kan have noget at indvende mod Ændringsforslag Nr. 1, der stiller det alternativt, om Udgangspunktet skal være Lunderskov eller Vejen; at jeg heller ikke i og for sig har noget afgørende mod Ændringsforslagene Nr. 2 og 3, som tillade Banens eventuelle Forlængelse til Sønder-Omme, det bliver nærmest et Spørgsmaal om Pengene, idet der derved vil medføres en ikke ubetydelig Forøgelse af Udgifterne; endelig at jeg ogsaa kan tiltræde Ændringsforslagene Nr. 6 og 7, for saa vidt jeg maa opfatte dem som tilsigtende at afgive mindst den samme