

med Grindsted, kommer til at ligge som et meget foragtet Bløddyr mellem to Negle, men det skal jeg for Resten ikke komme nærmere ind paa. Men, som sagt, der er 5 private Baner, som jeg her har nævnt, hvis Skæbne er knyttet til Statsbaneanlægget fra Funder ned til Bramminge. Det er da en Selvfølge, at naar disse private Baner skulle søge Tilslutning til en Statsbane, maa Statsbanen først komme til Udførelse. Af Hensyn til Banernes Niveau, Retningslinie, Stationsanlægene, Forbindelsen med Statsbanen o. s. v. er det selvfølgelig og nødvendigt, at Statsbaneanlægget først maa udføres, og at Privatbanerne, som skulle søge Tilslutning dertil, saa maa indrette deres Forhold efter det udførte Statsbaneanlæg.

Jeg maa maaske for at underbygge det, som jeg ønsker, nemlig at faa denne Ombytning foretaget, endvidere her have Lov til at fremføre, at det forekommer mig, at den højtærede Trafikminister ved Rækkefølgen i § 1 egentlig ikke har været i fuld Overensstemmelse med Kommissionens Indstilling, Jeg skal minde om, hvad Ministeren og ogsaa ærede Medlemmer vide, at Statsbaneanlægget fra Funder til Bramminge er anbefalet af hele Kommissionen. Efter hvad der foreligger i Betænkningen, har der ikke været den mindste Meningsforskel mellem Kommissionens Medlemmer om, at Funder—Bramminge Banen ikke alene bør anlægges, men ogsaa bør anlægges som Statsbane. Det er derimod ikke Tilfældet med Hensyn til Give—Herning Banen, hvor Kommissionen som bekendt har delt sig i et Flertal og et Mindretal. Nu tillader jeg mig at være af den Formening, at naar Funder—Bramminge Banen er anbefalet enstemmigt af hele Kommissionen som Statsbane, har dette Baneanlæg derved fra Kommissionen faaet et Slags Førsteklasses Stempel, hvad man nu vil kalde det, i Sammenligning med den Anbefaling, som Give—Herning Banen har faaet. Der har været Meningsforskel mellem Kommissionens Medlemmer om, hvorvidt Give—Herning Banen bør bygges som Privatbane eller som Statsbane, og der er endog et Medlem af Flertallet, forhenværende Landstingsmand Jørgen Berthelsen, der udtaler i Betænkningen, at skønt han er gaet med til, hvad Flertallet har foreslaaet, at Give—Herning Banen bør bygges som Statsbane, er han faktisk enig med dem, der mene, at Give—Herning Banen burde anlægges som Privatbane og som saadan vilde være i Stand til at besørge den Trafik, som skal be-

sørjes der. Denne Mening er nu ganske vist ikke min. Naar ellers det rette Tidspunkt vælges til Give—Herning Banens Anlæg, har jeg ikke det mindste imod, at denne Bane bygges som Statsbane. Jeg finder dette endog rimeligt og naturligt, men jeg kan ikke tillægge dette Baneanlæg saa stor Betydning for den jyske Trafik — og det er vel den, man nærmest tænker paa, naar man taler om Trafikforholdenes Ophjælpning — som Statsbaneanlægget fra Funder til Bramminge. Det forekommer mig derfor, at naar den højtærede Trafikminister, hvad det Spørgsmaal angaar, vilde have holdt sig fuldstændig i Overensstemmelse med Jernbaneanlægs-kommissionens Betænkning og Indstilling, havde det været rimeligt at opføre Funder—Bramminge Banen som Nr. 2, da dette Baneanlæg er anbefalet som Statsbaneanlæg enstemmigt af hele Kommissionen, hvad der ikke er Tilfældet med Jernbaneanlægget fra Give til Herning, om hvilket der som sagt har været Meningsforskel mellem Kommissionens Medlemmer.

Til Slut maa det maaske være mig tilladt at gøre en kort Bemærkning angaaende det økonomiske Grundlag for Lovforslaget. Det foreslaas i Lovforslaget, at der kan aarlig udredes et Beløb til Statsbaneanlæg af $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. og til Privatbaneanlæg et Beløb af 1 Mill. Kr., i alt $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. aarlig, deri ikke medregnet den Sum, der vil medgaa til Ekspropriation. Idet jeg ogsaa gerne vilde udtale som en almindelig Bemærkning, at jeg kunde ønske, at Statsbanen kunde undvære $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. mere, altsaa i alt 4 Mill. Kr. om Aaret til Anlæg af ny Jernbaner, skal jeg samtidig bemærke, at jeg kunde ønske det Forhold, hvori man fordelte dette Beløb, forandret noget til Fordel for Statsbanerne saaledes, at man anvender 3 Mill. Kr. aarlig til Statsbaneanlæg og højst 1 Mill. Kr. til Privatbaneanlæg. Ministeren har jo lagt det økonomiske Grundlag i Lovforslaget ud fra den Betragtning, at Afslutningen af Privatbaneanlægene og Statsbaneanlægene kunde ske samtidig, idet Forholdet mellem $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. og 1 Mill. Kr., som man tænker anvendt aarlig til Jernbaneanlæg, netop er det samme som 34 Mill. Kr. til $13\frac{1}{2}$ Mill. Kr., som man i Lovforslaget forudsætter vil blive hele Statens Udgift til de Jernbaneanlæg, der findes opførte i Lovforslaget. Jeg tror, at det vil være rimeligt i de første Aar i alt Fald, at man anvender et større Beløb til Statsbaneanlægene, idet man maa huske, at naar man