

skulle jo have København—Køge-Banen eller, som den nu er bleven døbt om til at hedde, Vigerslev—Køge-Banen. Jeg havde haabet, vi kunde have undgaaet den; jeg havde haabet, at vi havde lært af Erfaringen, hvad det egentligt vil sige, at Staten giver sig til at være sin egen Konkurrent. Jeg synes, at vi havde tilstrækkelig stor Skandale med Kystbanen i økonomisk Henseende, ellers er der jo ingen Skandale ved den, men jeg synes, at i økonomisk Henseende var Skandalen stor nok og er stor nok den Dag i Dag, saa jeg tænkte, at vi kunde lade være at gøre dette om igen. Nu skal jeg for øvrigt, for ikke at gøre det værre, end det er, indrømme, at der er noget mere Grund til at gaa direkte fra København til Køge eller fra Vigerslev til Køge, end der var til at gaa fra Helsingør til København, fordi Strækningen København—Roskilde jo, som bekendt, er udnyttet henimod dens fulde Ydeevne, uagtet den er dobbeltsporet. Der kan komme saa mange Tog paa en dobbeltsporet Bane, at ogsaa den kan komme til at sige Pas, uagtet jeg erkender, at naar man nede i Centraleuropa, f. Eks. i Belgien, kan nøjes med en enkelt dobbeltsporet Bane til den Trafik, de have dernede, have vi et godt Stykke endnu, inden vi blive for stærkt belastede. Imidlertid, det kan jo ske, og jeg skal indrømme, at der er nogen Grund til ikke at opgive Tanken om en direkte Forbindelse mellem København og Køge for at aflaste København—Roskilde-Strækningen, naar det en Gang kommer til at behøves. Men der er ganske andre Grunde, der tale for, at vi skulle have denne Bane. Vi skulle, som sagt, have den.

Noget lignende kunde jeg gerne sige om Statsbanerouten Kalundborg—Aarhus. Jeg erkender, at denne Route burde have været oparbejdet til noget andet og mere end det, den er for Tiden, og det er jo muligt — jeg skal ikke benægte det —, at det kunde have været gjort, hvis Staten allerede for mange Aar siden havde taget fat selv og vilde have ofret tilstrækkeligt paa at oparbejde Routen. Men det er nu en Gang saaledes, at Publikum synes ikke om denne Route. Selv naar der en Gang imellem har været ganske gode Baade i Fart mellem Kalundborg og Aarhus, bliver denne Route ikke gouteret, man vil ikke denne Vej, jeg ved ganske vist ikke af hvilken Grund, jeg rejser altid denne Vej, men man synes nu en Gang ikke om Routen. Men jeg kan godt indrømme, at Kravene have været saa stærkt oppe

om at faa Statsdrift paa denne Route, at det vilde være ganske urimeligt vedblivende at gøre Modstand.

Af helt andre Grunde erkender jeg, at det næste Baneanlæg, under e, en Jernbane fra Funder over Grindsted til Bramminge, neppe kan blive andet end Statsbane, thi der vil det neppe være muligt for de paagældende Egne at anlægge Banen, selv om Staten vilde sige, at den vilde betale  $\frac{3}{4}$  af Udgifterne. De kunne ikke gøre det, saa den maa anlægges som Statsbane. Det er særlig en af de Baner, som jeg kunde tænke mig, man vilde bygge helt og holdent for Statens Regning uden noget som helst Tilskud fra Egnen og saa sige til dem: Ville I nu paatage eder Driften? Jeg indrømmer naturligvis, at der er en Vanskelighed eller en Uregelmæssighed deri, at man allerede har bygget et Stykke, som staar i umiddelbar Forbindelse med denne Bane, nemlig Langaa—Silkeborg; det er paa en vis Maade den ene Ende af dette Baneanlæg. Men desuagtet kunde der nok anordnes en nogenlunde forstandig Drift af den private Del af Linien mellem Funder eller Silkeborg, hvad det nu bliver, og Bramminge. Jeg erkender, at uagtet dette Anlæg er dyrt,  $5\frac{1}{2}$  Mill. Kr., i Forhold til den meget lidt værdifulde Egn, den gaar igennem, er der Interesser, som ikke bør tilsidesættes, og som jeg mener maa varetages for Statens Regning.

Derimod er jeg ganske uenig med Ministeren om det næste Punkt. Den ærede Minister siger, at det er en rimelig Foranstaltning at overtage Køge—Fakse Banen, fordi Staten allerede har Rentegarantien og allerede maa bære hele det Underskud, som Banen er saa heldig at kunne oparbejde. Ja vel, saaledes er jo Forholdet; Staten har en Gang paataget sig Rentegarantien. Det var en af de allermest urimelige Jernbanemetoder, som vi endnu have været inde paa. Vi have efterhaanden i Aarenes Løb forsøgt alle mulige Metoder for Jernbaneanlæg og mikset sammen paa de ikke alene tænkelige, men ogsaa utænkelige Maader, men jeg tror nok, at denne er den allerværste. Dette, at man lader private bygge en Bane, og saa garanterer Renten af Anlægssummen, er noget af det frygteligste af alt. Men er man nu en Gang kommen i Ilden, forekommer det mig, at saa skal man dog ikke brænde sig mere end nødvendigt, og det vil sikkert blive langt mere end nødvendigt, hvis Staten gaar hen og indløser denne Bane. Den koster jo lidt over 3