

drevne paa den mere beskedne Fod, som Privatbaner blive drevne paa, og altsaa give Rente ikke blot til de Folk, som komme til at tage Del i Bygningen, men ogsaa netop til Staten, der jo ved at tilskyde  $\frac{3}{4}$  kommer til at yde den væsentligste Del af Anlægssummen.

Jeg nævnte før, at jeg foreslaar Ringsted—Hillerød Banen bygget som Privatbane. Maa jeg i Forbindelse hermed nævne et lille Ændringsforslag, som passende kan omtales her, uagtet det ikke er stillet til § 1, men til § 6. Det gaar ud paa, at der gives Slangerup Banen Koncession paa en Fortsættelse fra Slangerup til Skævinge. Det er muligt, at det ikke kommer til at ligge for, men der er noget naturligt i den Tanke, at Slangerup Banen fortsættes derop, og at der søges tilvejebragt en Forstaaelse med Hillerød—Frederiksværk Banen, saaledes at Slangerup Banen føres til Frederiksværk, og Hillerød Banen føres over Skævinge til Frederikssund.

Jeg skal saa gaa over til at omtale de Baner, som jeg finder det naturligt at bygge som Statsbaner. Jeg har saaledes ingen Indvending imod, at Staten bygger Vigerslev—Køge Banen. Det er et ganske naturligt Stats-hensyn at bygge den for hele vor Trafik paa det sydlige Udland saa betydningsfulde Bane. Jeg har til den kun tilføjet et lille Forslag om, at man bagom Køge forener de Nord fra og Syd fra til Køge kommende Baner med et Spor, der anlægges af Hensyn til Troppetransporter, hvilket stærkt er gjort gældende i Jernbanekommissionen som en Nødvendighed, naar man overhovedet skal kunne foretage Troppetransporter, saa snart der er en fjendtlig Flaade udenfor Køge. Jeg har ogsaa sluttet mig til Dobbeltsporet, Funder—Bramminge Banen og Vejle—Give Banen. Funder—Bramminge Banen er den ganske naturlige Vej for en stor Del af Jyllands, for alt hvad der ligger ovenfor Randers, ja, ovenfor Langaa, kan jeg sige, for hele Nordøst-Jyllands Forbindelse med Esbjerg, og Vejle—Give Banen er paa samme Maade for det nordvestlige Jylland og Thy en ganske naturlig Hovedbane ned til Øerne og til det sydlige Jylland.

Foruden de af mig nu nævnte Ændringer til § 1 stiller jeg endnu en Ændring til denne Paragraf, idet jeg ikke kan slutte mig til Forslaget om, at den østsjællandske Bane overtages af Staten. Det var ganske sikkert et Fejlgreb; at man i sin Tid byggede denne Bane paa Basis af, at Staten garanterede 4 pCt., men at rette dette Fejlgreb nu vilde kun være rigtigt,

hvis det enten kunde være finansielt fornuftigt for Staten, eller hvis man derved imødekom et berettiget Krav fra Egnen. Jeg kan nu ikke se andet, end at det første Motiv foreligger ikke. Som den nu drives, blive de Forbedringer, som tiltrænges ved denne Bane, udførte Aar efter Aar, derfor giver den mindre Overskud, og derigennem kommer Staten til i disse Aar at give et lidt større Tilskud til Banens Forrentning. I Stedet herfor ville vi, hvis den bliver overtagen som Statsbane, ganske sikkert straks staa overfor, at der skal anvendes — saa vidt det er oplyst for mig, og det er sikkert rigtigt — fra 1—1½ Mill. Kr. paa at sætte Banen i fuldgod Stand. Jeg finder det nu i og for sig lempeligere, at den forbedres paa den Maade, det nu sker paa. Jeg vil imidlertid se bort fra, holde udenfor min Betragtning, den store Ekstraudgift, som Staten vilde faa straks efter Overtagelsen, og holde mig til dette ene Faktum, at alene det at gaa over til Statsbanetakster vil betyde en aarlig Indtægtsformindskelse af 50,000 Kr. Naar saa dertil kommer, at Driften som Statsbane i mange Retninger vil være dyrere end Driften som Privatbane, vil det, at man vil kunne spare 15,000 Kroner ved at afløse den med 4 pCt. garanterede Anlægssum med 3½ pCt. Obligationer, være en meget daarlig Forretning. Der er altsaa ikke Anledning for Staten til af finansielle Grunde at overtage denne Bane; tværtimod. Spørgsmaalet er da blot, om den bør gøre det af Hensyn til Egnen. Men det forekommer mig ganske vist ogsaa, at er der nogen Bane, som i og for sig kan kaldes en naturlig Lokalbane, saa er det virkelig denne Bane ned igennem Stevns. Egnen vil, hvis den bliver overtagen som Statsbane, ikke være tjent med, at den ikke har sin Styrelse umiddelbart ved Haanden, hvor den anderledes kan tage Hensyn til smaa Ønsker og Klager end den fjernere liggende Statsstyrelse. I det hele taget er det i saa Henseende bedre at have Privatbane. Derimod vilde den paa den anden Side faa den Fordel at have de lavere Statsbanetakster. Imidlertid kan jeg ikke se, at denne Egn i højere Grad kan kræve dette Gode end alle andre med Privatbaner forsynede Egne. Ogsaa af Hensyn til de Konsekvenser, der kunde ligge deri, maa jeg derfor fraraade Overtagelsen af den østsjællandske Bane.

Jeg skal dermed forlade mine Ændringer til § 1 og kun tilføje, at de Baner, jeg saaledes stryger som Statsbaner, har