

paa, men jeg antager det findes — som gaar ud paa, at det aarlige Tilskud til Privatbaner forøges til $1\frac{1}{2}$ Million; det maa naturligvis tages tilbage i Forbindelse dermed.

Ændringsforslag under Nr. 14 angaar Aarhus—Kalundborg-Routen, og den har jeg udtalt mig om. De af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich) stillede Ændringsforslag under Nr. 14 a—16 kan jeg ikke tiltræde.

Ændringsforslag under Nr. 17 hænger sammen med et tidligere af mig omtalt Forslag — og det samme gælder Nr. 18. Ændringsforslagene under Nr. 19—22 af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds gaa mod mit eget Forslag, og jeg kan derfor ikke tiltræde dem. Ændringsforslaget under Nr. 23 vedrører Hobro—Mariager-Banen, det har jeg udtalt mig om. Jeg gør her opmærksom paa, at der ikke findes noget Forslag fra det ærede Flertal om, hvor stor en Sum der skulde opføres som Statsudgift eller privat Tilskud til denne Bane. Det er heller ikke nødvendigt, naar Forslaget, som jeg haaber, tages tilbage.

Ændringsforslag Nr. 24 om at fortsætte Jernbanen mellem Hornbæk og Gilleleje eventuelt videre over Veiby til Helsingøe med eventuel Sidebane fra Veiby til Gilleleje kan jeg ikke tiltræde, det hører til dem, der formentlig maa vente til en Gang i Tiden, hvis det overhovedet nogen Sinde skal komme.

Ændringsforslag Nr. 25 mangler ikke Sympati fra min Side. Det gaar ud paa at erstatte Jernbanen fra Hørve til Vårslev med en Bane fra Svinninge til Vedde, men efter den Stilling, som baade Jernbanekommissionen og det øvrige Udvalg have indtaget til den af mig foreslaaede Bane fra Hørve til Vårslev, maa jeg fraraade at følge Mindretallet, og det samme maa jeg gøre med Hensyn til Ændringsforslag under Nr. 26. Hvad angaar Udvalgets Forslag under Nr. 27, der gaar ud paa at forlænge den af mig foreslaaede Bane fra Stege til Møens Klint med et Stykke fra Stege til Haarhølle, har jeg som Trafikminister intet mod dette Banestykke at indvende. Det er kun, naar man forlanger Tilskud til den fra Statens Side, at jeg, nu som tidligere, maa udtale mig derimod. Det er kun — jeg støtter mig her til Jernbanekommissionens Betænkning — af Hensyn til den Turisttrafik, man venter paa Stege—Klinter-Banen, at man i Jernbanekommissionen har foreslaaet at give det førstnævnte Stykke Bane halvt Tilskud. Imidlertid hører det til de

Forslag, vi kunne tales nærmere ved om mellem 2den og 3die Behandling. Det samme gælder Ændringsforslag under Nr. 28 om en Jernbane fra Præstø til Mern. Mod dette taler, at der fra Præstø til det nærmeste Punkt paa Kallehavebanen kun er $1\frac{1}{2}$ Mil, og man skulde da ikke synes, at Trangen til denne Bane kunde være særlig stor; selve denne Bane, her er Tale om, er kun 1 Mil eller 5 Fjerdingvej lang. Paa den anden Side taler for den, at det er Meningen, at den skal drives i Forbindelse med den bestaaende Bane fra Næstved til Præstø, som, saa vidt jeg ved, gaar meget godt, saa at den maaske ogsaa kan forøge denne Stump Forlængelse, der her er Tale om. Der foreligger ganske vist ikke noget bestemt Tilbud eller Andragende fra den nuværende Banebestyrelses Side om at overtage denne Forlængelse, og det mener jeg rigtignok maa være Betingelsen, men jeg tvivler ikke om, at det vil kunne komme til at foreligge.

Forslaget under Nr. 29 gaar ud paa at slaa de to af mig foreslaaede Baner fra Nykøbing til Stubbekøbing og til Nysted sammen til en Enhed. Det kan betyde to Ting, dels at den ene saa ikke kan komme, uden at den anden ogsaa kommer, dels at det er det samme Selskab, som man forudsætter da overtager Administrationen af begge Baner, og mod disse to Ting har jeg intet at indvende. Om der tillige i denne Sammendragning ligger et Ønske om at føre Togene fra Nysted igennem lige til Stubbekøbing og omvendt, altsaa over Statsbanen til Gedser, være sig i Niveau, ovenover eller nedenunder, er mig ikke klart. Jeg antager ikke, der kan blive Tale om at føre Banen ovenover eller nedenunder, dertil egne de stedlige Forhold sig sikkert aldeles ikke. Saa vil der altsaa kun blive Tale om at føre dem over Statsbanens Spor i Niveau. Ogsaa det vil imidlertid blive saare vanskeligt, thi det er særdeles stærkt befærdede Spor, og Spor, som jo i Fremtiden ville blive mere og mere befærdede paa Grund af den store Betydning, som denne Route har. Imidlertid anses det dog ikke for umuligt, at i alt Fald Godstog, der kunne afvente passende Tid og Lejlighed, ville kunne føres over, og da jeg ikke i dette Forslag med Nødvendighed ser noget om, at der overhovedet skal føres noget over disse Spor, skal jeg ikke rejse nogen Indvending mod dette Forslag. De to Ting, som med Nødvendighed ligge i det, har jeg intet imod. Jeg skal for øvrigt gøre de Herrer, som interessere sig for denne Sag, bekendt