

sig for og vil give Bidrag til, og de Kommuner, Banen kommer til at berøre, ere ogsaa meget stærkt interesserede deri og villige til at bringe Ofre derfor.

Dermed skal jeg anbefale Forslaget paa det bedste. Det er ikke min Hensigt at lade afstemme om det her ved denne Lejlighed. Jeg har kun stillet dette Ændringsforslag for at faa Lejlighed til at paapege, at det er et Projekt, som burde tages med. Men forinden jeg tager det tilbage, vil jeg dog afvente, om ikke den højtærede Minister og den ærede Ordfører ville udtale sig om, hvorvidt de ville overveje dette Forslag til 3die Behandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Svend Høgsbro): Da den ærede sidste Taler har begrundet det af ham stillede Ændringsforslag om en Fortsættelse af Banen fra Øster Vraa til Frederikshavn, skal jeg derom udtale, at vel synes et Blik paa Kortet at bekræfte, at det er en Linie, der vil faa en naturlig Beliggenhed. Men naar jeg alligevel ikke i Øjeblikket tør udtale mig for dette Forslag, men tværtimod vil opfordre det ærede Medlem til at lade dette Spørgsmaal falde, er det ikke blot af Hensyn til de Grunde, jeg fremsatte i Begyndelsen af min første Tale i Gaar Aftes, men ogsaa, fordi denne Linie kommer mig saa ganske uforberedt. Der har ikke for Ministeriet foreligget noget Projekt i saa Henseende, saa det har ikke kunnet gøres til Genstand for nærmere Undersøgelse, og det er dog noget, man med Billighed kan stille Krav om fra Ministeriets Side, før man tager Stilling til en saadan Linie.

H. Madsen: Til den højtærede Ministers Udtalelse maa jeg sige, at dette Projekt har foreligget for Kommissionen, og det er behandlet i Ministeriet i 1905, saa det er ikke noget helt nyt. Der har nemlig været et Andragende om denne Linie inde hos Kommissionen, og det har derfor ogsaa passeret Ministeriets Embedsmænd. De ere saaledes godt kendte med denne Banelinie, som her paatænkes.

Ministeren for offentlige Arbejder (Svend Høgsbro): Den Omstændighed, at et Andragende har foreligget for Kommissionen, behøver ikke at have medført, at det har foreligget for Ministeriet. Jeg kender ikke noget til det.

Birck: Paa denne sene Tid skal jeg blot udtale, at jeg er noget i Tvivl om,

hvad jeg egentlig mindst gerne vil stemme for, enten det ærede Udvalgs Ændringsforslag eller mange af de af den højtærede Trafikminister oprindelig foreslaaede Baner. Det er nemlig tidt fra mit Partis Side blevet hævdet, at vi ikke kunne være glade ved Baner, som ere budgetterede til et meget stort Underskud. Jeg tror egentlig, at Hovedfejlen baade ved Loven af 1893 og den Lov, vi nu skulle til at vedtage, ligger i, at vi sondre Banerne efter Besiddelsesmaaden: Statsbaner og Privatbaner, og ikke saaledes som man burde gøre det: Stambaner og Lokalbaner. Gjorde man det, vilde man maaske være mindre i Tvivl om, hvilke Baner der egner sig til Statsdrift. (Berntsen: Det var ogsaa det, jeg bemærkede). Ja, nu hører jeg, at jeg oven i Købet er enig med et udmærket Medlem udenfor mit Parti. Jeg skal endda tie stille til en Underskudsbane som Bramminge—Funder-Banen, men naar vi nævne de højtærede Ministerbaner, nemlig Skive—Skern og Stikbanen til Ringkøbing, og se paa den Rentabilitetsberegning, der er opstillet af Kommissionen, synes jeg, at min ærede Gruppefælle, det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Hammerich), har uendelig Ret, naar han modsætter sig, at de blive Statsbaner. Og selv om jeg indrømmer, at der dog er nogen Metode i Galskaben, naar man lader Skive—Ringkøbing-Banen faa en Linie op til Holstebro, bliver den dog ikke økonomisk bedre derfor, og jeg er glad ved, at min ærede Gruppefælle har stillet sig, som han har gjort i denne Sag. Et Tilskud af $\frac{3}{4}$ er ikke saa lidt, og jeg vilde ønske, at man overhovedet kom bort fra dette Tilskud paa $\frac{3}{4}$. For det er i Virkeligheden at borttage fra Egnens Beboere den Kritik, de alt for nødig maatte undvære.

Overfor et Par andre enkelte Ting, der ere fremkomne, vil jeg blot sige, at jeg paa en Maade er ked af, at Aarhus—Kalundborg-Routens Overtagelse af Staten er bortfalden. For jeg tror, at i det Øjeblik vi fik et hurtigere Tog mellem København og Kalundborg og en hurtig Forbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, en Forbindelse paa omtrent $5\frac{1}{2}$ Time, og maaske ved en elektrisk Bane, Aarhus—Silkeborg, fik Tilslutning med Silkeborg paa en Time, vilde Midtjylland være sat i en smuk Forbindelse med København paa i alt $6-6\frac{1}{2}$ Time, og derved vilde der være naaet meget. Jeg skal dog ikke komme nærmere ind derpaa, idet jeg indrømmer, at den Tvivl, som er kommen frem fra Udvalgets Side om, hvorledes