

for enkelte af disses Vedkommende ikke er gaaet med til saadant Tilskud, det skal jeg senere komme lidt nærmere ind paa, naar jeg omtaler hele min Stilling til Tilskuddene. Blandt de Baner, som ikke have forlangt andet end Koncession, er der imidlertid en, som kun et Mindretal har villet slutte sig til, det er Fortsættelsen af Slangerup-Banen op til Frederiksværk-Banen. Det er bekendt, at Slangerup-Banens Bestyrelse er villig til, naar de faar Lov til at fortsætte denne Bane, kun at gøre det under Forudsætning af fuld Forstaaelse med Frederiksværk-Banen. Da Regeringen ejer Halvdelen af Aktierne i Frederiksværk-Banen, kan Staten altsaa have tilstrækkelig fyldig Indseende med, at en saadan Tilslutning kommer til at hvile paa et naturligt Grundlag. Som Grund til, at man ikke fra Flertallet i Udvalget og heller ikke fra Ministerens Side har kunnet slutte sig dertil, er der kun anført den Indvending, at det var en Bane, der i uforsvarlig Grad vilde konkurrere med Statsbanerne. Nu vil jeg bede ærede Medlemmer kaste et Blik paa Jernbanekortet, og de ville da se en Række Baner, ogsaa af dem, den højtærede Minister selv har foreslaaet ved Lovens Fremsættelse, der akkurat i lige saa høj en Grad ere Konkurrencebaner med Statsbanerne. Jeg skal blot nævne et Par af dem. Jeg skal saaledes nævne den efter min Mening i og for sig fuldt forsvarlige elektriske Bane mellem Aarhus og Randers, der er en akkurat lige saa stor Konkurrencebane til Statsbanerne, og jeg skal nævne den allerede paa det oprindelige Forslag opførte Bane fra Vanløse til Jyllinge, om hvilken akkurat det samme gælder. Nu kunde man dertil sige, at det er jo ny Baner, men her er Tale om at bortkonkurrere den Trafik, som Staten i Øjeblikket har dels gennem sin Deltagelse i Frederiksværk-Banens Drift og dels gennem Nordbanen. Men denne Indvending kan jeg atter møde med et Eksempel fra det foreliggende Lovforslag. Der er paa dette Tale om med Ministerens fulde Tilslutning at bygge en Bane fra Tørring til Thyregod, hvorved Tørringbanen vil blive den rette Linie, altsaa den korteste Vej fra Thyregod ind til Horsens, og derfor ganske naturlig vil kunne trække Trafikken bort ikke blot fra en Bane, Staten har Part i, men ogsaa fra en Bane, som Staten nu overtager og ombygger ned til Vejle og derfra ad Statsbanen til Horsens, den Konkurrencebane ikke blot tillader man, men man lader den faa halvt Tilskud fra Staten, ja,

der er jo endogsaa Forslag om at give den $\frac{3}{5}$ i Tilskud. Der er saaledes slet ingen Konsekvens, forekommer det mig, i dette og Indvendingen. Jeg vil derfor meget bestemt hævde, at det at nægte Slangerup-Banen Mulighed for at blive fortsat op til Frederiksværk-Banen i Forstaaelse med denne Bane er ganske uforsvarligt.

Jeg skal dernæst gaa over til et Par af de Baner, som jeg ikke kunde anbefale som Statsbaner, men som jeg i Forening med et enkelt Medlem stillede Forslag om at optage som Privatbaner med Tilskud, nemlig Mariager-Banen, Grindsted-Troldhede-Banen og Karrebæksminde—Næstved-Banen, den sidste holdt jeg mig dog foreløbig udenfor, fordi den blev foreslaaet sammen med den midtsjællandske Statsbane. Da den nu er optagen som Privatbane, kan jeg fuldt ud anbefale, at man stemmer for den. Saa er der et Par Baner, hvor min Stilling har været dikteret af Hensynet til forskellige Smaabyer. Jeg kan her slutte mig til, hvad den sidste ærede Taler (Christian Rasmussen) sagde om de bornholmske Baner, idet det ogsaa efter min Mening er uforsvarligt at udelukke Muligheden for, at Hasle og Svaneke faa en Forbindelse op til de ny Baner, der ere foreslaaede paa Bornholm, og ganske særlig vil jeg lige som han hævde dette for Svaneke Vedkommende. Det er jo saa vidt os bekendt en driftig By, som for nylig har ofret betydelige Summer, jeg tror 130,000 Kr., paa sit Havneanlæg, og den vil ved den foreslaaede Bane i meget væsentlig Grad blive berøvet sit Opland. Jeg kan forstaa, om man af finansielle Grunde siger: Vi ville ikke give Tilskud til en Bane fra Almindingen fortsat over Østermarie til Gudhjem, men gør man ikke det og giver man den Tilskud, kan man ikke forsvare at nægte at give samme Støtte til Svanekeboerne, hvis de ville gøre det store Offer, som det vilde være for denne lille Kommune at rejse Halvdelen af Anlægssummen til en Forbindelsesbane. Det er ligeledes af Hensyn til Byen Vordingborg, at jeg har maattet nøjes med at slutte mig til Udvalgets Forslag om, at Mern-Banen skal kunne fortsættes ned til Kallehave-Banen. Det er imidlertid ikke blot af Hensyn til Vordingborg, men det er ogsaa ganske særlig med Tanke paa Kallehave-Banen, at jeg lægger Vægt paa denne Fortsættelse. Kallehave-Banen blev af Hensyn til Præstø tvungen ind efter en Linie, saa at den næsten intet Opland har paa Sjælland.