

ganske vist koster Staten over $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., thi medens det kun var beregnet, at Staten skulde yde 165,000 Kr. til Slyng—Eskær-Banen, vil Tilskuddet beregnet efter Halvdelen af Anlægskapitalen for den ny Bane blive henimod 700,000 Kr.

Foruden denne ny Privatbane findes der under Nr. 8 den ny Bane fra Køge til Kværkeby og under Nr. 27 den ny Bane, som jeg ogsaa nys nævnte, fra Ringkøbing til Nørre Omme.

De øvrige private Baner ere væsentlig de samme, for største Delen ganske de samme, som ere vedtagne af Folketinget. Jeg skal kun nævne, at man under Nr. 11 har givet Møen-Banen en lidt anden Affattelse, nemlig „en Jernbane fra Møens Klint til Stege, eventuelt til Haarbølle“, for at man ikke skulde være afskaaren fra at bygge det første Stykke, selv om det skulde vise sig umuligt at bygge det sidste. Ved Nr. 26 om Banerne paa Mors har man gjort endnu en Tilføjelse, nemlig at Sidebanen til Sejrslev eventuelt kan fortsættes til Fæggesund. Det bliver en Forøgelse af omtrent 1 Mil, og Statstilskuddet er beregnet til omtrent 100,000 Kr. Under Nr. 28 har man opstillet to Alternativer, *enten* en Bane fra et Punkt paa Randers—Hobro-Banen til Mariager *eller* en Jernbane fra et Punkt paa Randers—Hobro-Banen over Mariager til et Punkt paa Randers—Hadsund-Banen, saaledes at først Befolkningen og i sidste Instans Regeringen kan vælge. Naar Banen nu er delt i to, er det væsentlig, fordi Tilskuddet til disse Baner er forskelligt. Medens det for det første Alternativ skal være $\frac{2}{3}$, er Statstilskuddet for det andet Alternativ kun Halvdelen. Under Nr. 30—31 vil man finde en Forandring med Hensyn til den elektriske Bane fra Randers til Aarhus med Sidebane til Hornslet. De to Baner ere skilte ad, saaledes at man kan gennemføre dem hver for sig eller samlede, eftersom Forholdene nu maatte stille sig. Og saa er der sket den Forandring i Overensstemmelse med Regeringens oprindelige Forslag og Kommissionens Forslag, at man har strøget de her i Tinget indsatte Mellempunkter, der kunne vanskeliggøre Anlægget og mulig bringe det til at strande paa Modstand fra en enkelt Kommunes eller Bys Side. Under Nr. 42 er Varde—Grindsted-Banen ændret til en Bane fra Tistrup til Grindsted. For saa vidt det betyder en kortere og derfor for Statskassen billigere Linie, kan det have min Sympati, men det er i øvrigt ikke efter Regeringens Tilskyndelse, at

denne Forandring er sket. Thi hvad man end kan mene om Banen, som den nu foreligger, har Regeringen i Overensstemmelse med sit eget oprindelige Forslag følt sig bunden ved den Stilling, som Kommissionen — om jeg ikke tager fejl enstemmigt — havde indtaget ved at anbefale Anlægget fra Varde til Grindsted, og da dette var optaget i Regeringsforslaget og enstemmigt vedtaget her, havde Regeringen helst set, at man ikke havde rørt heller ved dette Punkt i Folketingets Forslag. Imidlertid viste det sig, at Landstingsudvalget og derefter ogsaa Tinget enstemmigt ønskede eller forlangte denne Forandring, og da har jeg ikke fundet tilstrækkelig Grund til at lade hele Sagen strande eller vanskeliggøres ved Modstand mod dette. — Under Nr. 43 er der sket den Forandring, at Alternativet med at føre Banen fra Grindsted til Lunderskov sammen med Banen til Vejen *eller* til Kolding atter er strøget, hvorved denne Bane, naar jeg undtager Stykket Troldhede—Sønder Omme, er ført tilbage til Regeringens og Kommissionens oprindelige Forslag. Det har jeg af denne Grund ikke med nogen Styrke kunnet modsætte mig.

Det er de Forandringer, der ere foregaaede med Hensyn til Linierne. Med Hensyn til *Tilskuddene* skal jeg bemærke, at Møen-Banen og Banen fra Nakskov til Kragenæs, som her havde faaet tillagt halv Anlægskapital i Tilskud, nu findes nedsatte til $\frac{2}{5}$, hvorved Tilskuddet altsaa er bragt i Overensstemmelse med det Tilskud, der ydes Banen fra Præstø over Mern til et Punkt paa Masnedsund-Banen. Den ny Jernbane fra Køge til Kværkeby er der tillagt Halvdelen i Overensstemmelse med Banen fra Roskilde til et Punkt paa den midtsjællandske Jernbane og med Banen fra Hørve til Vårslev. Banen fra Karrebækminde til Næstved er det derimod lykkedes mig at holde oppe paa et Tilskud af $\frac{2}{3}$, saaledes som det var vedtaget her i Tinget. Den ny Jernbane fra Ringkøbing til Nørre Omme er der tillagt $\frac{2}{3}$ i Lighed med det, der blev tillagt Mariager-Banen og Grindsted Gaffelbane under Hensyn til disse Baners Forhistorie som paatænkte Statsbaner. I øvrigt have jo Privatbanerne beholdt de Tilskud, som dette Ting havde vedtaget — en enkelt endog med en lille Forhøjelse fra $\frac{1}{2}$ til $\frac{3}{5}$ —, hvilke paa ikke faa Punkter, som de Herrer ville mindes, endogsaa vare højere end dem, som Regeringen og Kommissio-