

Længdebane. Den har jeg foreslaaet med $\frac{2}{3}$ Tilskud for, at tilfredsstille det stærke Krav, der, jeg tror fra næsten alle Sider i Folketingets Udvalg, var fremkommet om at faa den gjort til Statsbane, hvilket jeg dog fik dem til at opgive. I øvrigt er der den Forskel, at det nu hedder: Til Lunderskov eller Kolding med en Sidebane til Vejen, medens det før hed: Til Kolding og Vejen. Der er altsaa føjet et Alternativ til. Det er fremkommet efter Forslag fra Folketingets Udvalgs Side, og jeg har ikke ment at kunne modsætte mig det, da det ligesom ved Middelfart eller Nørre Aaby kun er et yderligere Valg, der er givet Ministeren, ikke noget Baand, der er lagt paa ham. Nr. 41 og 42 stamme fra Kommissionen; Nr. 41 har dog faaet en Forlængelse til Hejlsminde; de skulle begge to anlægges som smalsporede og have Halvdelen i Tilskud. Nr. 43 er en ny Bane, som i Tilslutning til Nr. 42 skulde anlægges fra Vamdrup til Taps for at imødekomme de meget stærke Ønsker dernedefra og det enstemmige Ønske fra Folketingets Udvalg. Ogsaa den faar et Tilskud af Halvdelen af Anlægskapitalen. Nr. 44 er en smalsporet Jernbane fra Ribe mod Øst til Landgrænsen. Jeg nævnte før, at den stammer fra Kommissionen. Nr. 45 er et mærkværdigt Stykke Bane, en Bane fra Holsted Station til Holdsted By. Den er mærkværdig, fordi den kun faar en Længde af 5000 Alen. Jeg havde unægtelig ikke tænkt mig, at vi her i Landet skulde se en selvstændig Jernbane af den Længde, thi den kan ikke drives i Forbindelse med nogen som helst anden, men da Folketingets Udvalg enstemmigt ønskede dette Anlæg medtaget, bøjede jeg mig. Det skal dog kun have $\frac{2}{5}$. Under Nr. 46, 47 og 48 findes endelig 3 elektriske Baner, som ere fremkomne fra Folketingets Udvalgs Side, men som jeg har kunnet slutte mig til, da de ikke kræve noget Tilskud fra Statskassen eller skabe Konkurrence med nogen Statsbane.

Det var de 48 Privatbaner, som dette Lovforslag indeholder. Angaaende deres samlede Længde skal jeg oplyse, at den bliver 956 Kilometer, det er omtrent 100 Kilometer mere end oprindeligt fra min Side foreslaaet af ny Privatbaner. Naar vi lægge dem til de 1,311,70 Kilometer, eller, naar vi tage Amagerbanen med, 1,323,70 Kilometer, som vi allerede have af Privatbaner, komme vi op til mellem 22 og 2300 Kilometer Privatbaner foruden de 25—2600 Kilometer Statsbaner. — Udgiften ved disse ny Privatbaner er for Statens

Vedkommende [anslaaet til paa] det nærmeste 20 Millioner. Den samlede Anlægssum er opgivet til godt 40 Mill., og Statens Tilskud bliver saa knap 20 Mill. efter den Afvejning, der har fundet Sted i § 9. Med Hensyn hertil skal jeg endnu kun tilføje, at Loven af 1894 fastslog som Regel, at der fra Statens Side kun skulde ydes i Tilskud til Privatbaner Halvdelen, og Kommissionen blev gennemgaaende staaende ved denne Regel; kun i to Tilfælde gik den højere — dels ved Eskær—Slyng-Banen og dels ved Banen Ribe—Landgrænsen, nemlig til $\frac{3}{4}$ — og i et enkelt Tilfælde lavere, nemlig for Stubbekøbing—Nykøbing-Banens Vedkommende, foruden at den, som man ogsaa har kendt det tidligere, har betænkt nogle Baner med et Bidrag af kun den halve Ekspropriationsomkostning, saaledes ved Nakskov—Kragenæs-Banen og de fynske Baner. Naar det nu foreliggende Forslag paa mange Punkter, saaledes som jeg nu har nævnt, har forandret denne Regel, navnlig i Retning af at gaa højere, ville de Herrer allerede efter, hvad jeg har sagt, forstaa, at dette er sket under megen Betænkelighed og delvis Modstand fra min Side. Det Stats-tilskud, der fra min Side oprindeligt var foreslaaet til Privatbanerne, var ikke nær saa højt; det var, hvis jeg ikke husker fejl, saadant noget som 12—13 Mill. Mellem anden og tredje Behandling i Folketinget gik jeg, for at imødekomme de stærke Ønsker fra alle Sider indenfor Folketingets Udvalg, med til at stille Forslag om et yderligere Tilskud af henved 6 Mill. Kr. Men fra Udvalgets Side fremkom der ud over det, jeg saaledes var gaaet med til, Forslag om at forhøje Tilskudet med omtrent halvanden Million Kroner, maaske mere, men det var i alt Fald halvanden Million Kroner, der bleve vedtagne. Imidlertid bør man ved Vurderingen af dette betydelige Bidrag fra Statskassens Side lægge Mærke til Bestemmelsen i § 13 om, at der dog ikke maa bruges mere af Statsmidlerne som Bidrag til Privatbaner end 1 Mill. Kr. aarlig.

Med Hensyn til den Orden, hvori disse Privatbaner skulle anlægges, gælder det ikke som ved Statsbanerne, at den er bestemt ved den Nummerfølge, hvori de her findes opførte. Om Ordenen findes der en anden Bestemmelse i Lovforslaget, nemlig i § 13. Der er det sagt, at der ved Meddelelse af Bevillingen til Koncession paa disse Baner fortvinsvis bør tages Hensyn til den Tidsfølge, i hvilken Andragendet med de fornødne Oplysninger ind-