

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 1601.)

Sagen sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder

(*Thomas Larsen*): Det foreliggende Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg angaar denne Lovs § 6, Nr. 42, der bestemmer, at der skal anlægges en Jernbane fra Tistrup til Grindsted. I Forslaget her foreslaas det at ændre denne Bestemmelse til, at denne Jernbane bliver anlagt fra Varde til Grindsted i Stedet for. Forslaget er indbragt i Folketinget ved privat Initiativ, og det blev der vedtaget enstemmigt i Folketinget med Tilslutning fra alle politiske Grupper. For det høje Landsting er Forslaget for saa vidt en gammel Bekendt, som det jo var til Behandling her i 1908, da vi vedtog den store Jernbanelov, og det forelaa da for det høje Ting i den samme Affattelse, hvori det nu foreligger. Men under Behandlingen i Landstinget blev Lovforslaget ændret til, at Jernbanen skulde føres fra Tistrup til Grindsted. Det, her er Tale om, er altsaa en Ændring eller, om man vil, en Forlægning af Linien for en allerede vedtagen Bane — det er jo ikke nogen ny Bane, der er Tale om. Denne Bane kan ikke bygges, fordi den en Gang vedtagne Linie ikke har de paagældende Kommuners Interesse i den Grad, at de nødvendige Tilskud til Banens Anlægssum have kunnet tilvejebringes. Efter Loven skulde disse Tilskud fra Kommunerne Side udgøre 2 Femtedele af Anlægssummen eller 40 pCt. Derimod er Forholdet dette, at til den anden, nu foreslaaede Linie mellem Varde og Grindsted, ere Tilskuddene sikrede; der ere Pengene skaffede til Veje, saaledes at denne Banelinie kan anlægges. I et Andragende, som sikkert ogsaa er tilstillet dette høje Ting, gøres der Rede for dette Forhold, idet det nemlig oplyses, at de Beløb, der ere tilsagte fra de interesserede Kommuner, ere følgende: Ribe Amtsråd 208,000 Kr., Varde Købstad 130,267 Kr., Øse-Næsbjerg 72,500 Kr., Starup 10,833 Kr., Andsager 70,200 Kr., Grindsted-Grene 28,200 Kr., tilsammen 520,000 Kr. Tilskuddene til denne Banelinie ere saaledes sikrede. Der er altsaa her Tale om en Forlængelse af Linien, der vil udgøre ca. 20 km, og den forøgede Udgift for Staten vil blive godt og vel 200,000 Kr.

Regeringens almindelige Standpunkt til nye Forslag om Anlæg af Jerbaner er

dette, at Regeringen ikke for Tiden finder det forsvarligt at gaa til Anlæg af nye Jernbaner, der paaføre Staten forøgede Udgifter. Regeringen mener, at de finansielle Forhold for Tiden aldeles ikke opfordre dertil, men tværtimod til at være tilbageholdende med Hensyn til forøgede Statsudgifter. Naar Regeringen desuagtet har kunnet tiltræde det foreliggende Forslag, er det, fordi Regeringen finder det forsvarligt at gøre en Undtagelse, naar det drejer sig om at ændre Linien for en allerede vedtagen Bane og derved skabe Betingelse for, at den kan bygges. Selv om ogsaa Statens Udgift forøges noget i dette Tilfælde, ligger det dog nær at antage, at Banens Drift, hvis den bygges med den her foreslaaede Linie, vil blive mere rentabel, det er at vente, at den ganske anderledes vil give Rente af Anlægssummen, hvorimod man ikke ret vel kan vente, at den vil give noget stort Udbytte, hvis den bliver ført fra Tistrup til Grindsted, da denne Banes Strækning er meget kortere, og det er en Erfarings sag, at jo kortere en Banestrækning er, des mindre rentabel vil den være, da der fordres, snart sagt, lige meget Materiel og Personale for at drive en kort Bane som for at drive en noget længere Bane. Dette Forhold er jo heller ikke uden Interesse for Statskassen. Naar Staten giver et Tilskud af 60 pCt. af Anlægssummen, betyder det noget, om der er Udsigt til, at Staten kan faa Renter af de Aktier, den tager i vedkommende Bane. Medvirkende til Regeringens Villie overfor dette Forslag har det ogsaa været, at dette Forslag er vedtaget af to Kommissioner. Kommissionen af 1898 beskæftigede sig med dette Forslag og var inde paa, at Banelinien skulde føres denne Vej, ganske vist under en noget anden Forudsætning, og den store Jernbaneliniekommision, der senere optog Behandlingen af hele den store Jernbaneplan, vedtog ogsaa denne Linie, ligesom den nu to Gange er vedtagen i det andet høje Ting. Jeg har ingenlunde glemt, at dette høje Ting i 1908 gjorde en anden Opfattelse gældende med Hensyn til denne Banes Retningslinie, men under Hensyn til samtlige de Omstændigheder, der vedrøre denne Sag, og som jeg her ganske kort har antydnet, har jeg dog fundet det rimeligt at give det høje Ting Lejlighed til en fornyet Overvejelse af denne Sag. Naar Rigsdagen, som Tilfældet var i 1908, beskæftiger sig med, jeg kan sige, en hel Flom af nye Jernbaneforslag, er der slet ikke noget underligt eller uforklarligt i, at Erfaringen