

Folketingets Forslag. Den nævnte Bane er dermed væsentligt forkortet, og jeg kan kun udtale min Sympati med dette Forslag, som sikkert er fuldt forsvarligt. Landstinget foreslaar indsat 3 nye Numre: en Jernbane fra Brønderslev til Blokhus, en Jernbane fra Aalborg til Nørager og en Jernbane fra Gandrup til Hals, eventuelt til Hou. Endvidere er det foreslaaet at bibeholde paa Jernbaneloven af 1908 den Bemyndigelse, der er givet til at anlægge en Bane fra Tørring til Thyregod Station, hvilken Bemyndigelse var udgaaet i Folketingets Affattelse.

Jeg omtalte før den Ændring, som gaar ud paa at bemyndige Finansministeren til at optage Laan i det Omfang, hvori det efter hans Skøn maatte være fornødent. Som Følge af, at man nu gaar bort fra den almindelige Bestemmelse, som fandtes herom i Jernbaneloven af 1908 — hvorefter der skulde kunne meddeles 4 Enereetsbevillinger om Aaret, men kun kunde udredes 1 Mill. Kr. om Aaret som Statstilskud, medmindre noget andet blev vedtaget paa Finansloven —, har det nu været nødvendigt at indføre en ny Paragraf, hvori disse almindelige Betingelser gentages, men med Udeladelse af den Bestemmelse, at der kun kan udredes 1 Mill. Kr. om Aaret. Dernæst er der optaget som ny Paragraf — § 6 — en Bestemmelse, som fandtes i Folketingets Affattelse, men som var udgaaet af Forslaget, saaledes som jeg fremsatte det i Landstinget, hvad det ærede Medlem fra Næstved (Andreasen), der i sin Tid var Lovforslagets Ordfører her i Tinget, bitterligt beklagede sig over — som jeg senere havde Lejlighed til at paavise med Urette, idet det ikke var min Hensigt at undlade at stille Landstinget overfor Folketingets Beslutning paa dette Punk, men jeg kun ønskede at gaa en anden, som det syntes mig, systematisk rigtigere Vej. Det har imidlertid vist sig, at Landstingets Udvalg i Modsætning til Folketingets Finansudvalg ikke ønskede at optage denne Bestemmelse som Anmærkning til Finansloven. Jeg har derfor anmodet Udvalget i Landstinget om paa ny at indsætte den i Lovforslaget, og dette er sket. Bestemmelsen gaar altsaa ud paa, at Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at afslutte Overenskomst om at lade Staten overtage Driften af Karrebæksminde—Næstved-Banen.

Endelig er der indføjjet en helt ny Paragraf, § 8, som gaar ud paa at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder

til for Statens Regning at anlægge og drive en Færgeforbindelse, blandt andet til Overføring af Jernbanevogne mellem Sundsøre og Hvalpsund. Som Vilkaar for dette Forslags Gennemførelse stilles der Forlangende om ca.  $\frac{1}{4}$  af Anlægssummen fra anden Side. Dette Forslag har min fulde Sympati. Efterhaanden vil Staten overtage samtlige Færgeruter ved Limfjorden. I mange Aar har Staten haft Færgeoverfarten imellem Nykjøbing M. og Glyngøre; i Aar er der gjort indledende Skridt til, at Staten overtager en Række andre af Færterne ved Limfjorden ved Postvæsenets Foranstaltning, og det skulde altsaa være Hensigten, at Postvæsenet overtog ogsaa Færgefarten her. De to Banestrækninger, som mødes her, er nemlig begge private, og det vilde derfor være unaturligt at lade Statsbanerne indgaa i denne Forbindelse.

Med de af Landstinget saaledes optagne Ændringer, som jeg alle har kunnet give min Tilslutning, skal jeg tillade mig at anbefale Lovforslaget til Vedtagelse her i Tinget. Jeg skal ikke undlade at sige paa samme Maade, som jeg maatte udtale det under Sagens Behandling her i Fjor, at enkelte af de Jernbaner, som her er foreslaaede, og som vel nu bliver vedtaget, maa man se paa med nogen Skepsis. Jeg tror for det første ikke, at de alle er lige nødvendige, enkelte af dem vil vistnok ogsaa, hvis de bliver anlagt, bringe Sorg; men det er paa den anden Side ikke let for Rigsdagen at bedømme disse Forhold med Sikkerhed. Det vil ofte stille sig saaledes, at det, som vi ud fra almindelige Betragtninger kan tvivle om vil være fordelagtigt og rentabelt, i saa Henseende kan vise sig meget gunstigere, end nogen havde troet, og lige omvendt. Jeg har før haft Lejlighed til at omtale, hvorledes det mærkelige sker, at netop de tilsyneladende allerfattigste Egne har ganske besynderligt gode Betingelser for at opretholde en Jernbanestrækning, medens omvendt Egne, om hvilke man havde troet, at de var velstillede, og at de havde store Muligheder i enhver Henseende, har ondt ved at faa deres Jernbaner til at bære sig. Det, der for mig er det afgørende Bedømmelsesgrundlag, er i Virkeligheden, hvilke Tilskud, Ofre der kan bringes af den paa-gældende Egn. Jeg har altid taget det som et af de bedste Udtryk for, hvad der paa Stedet var Trang til. Jeg tror, man gør rigtigt i at støtte sig hertil, og det er da ogsaa muligt, at nogle af de Jernbaner, som her er foreslaaede, ikke vil blive til