

melige Drift, som maa kræves, hvis Banen ikke skal give Underskud. Det blev vedtaget i Folketinget, at Banen skulde drives af Staten, uagtet ogsaa derved Anlægsomkostningerne forøges ganske betydeligt, og da jeg vedblivende maa hævde, at jeg ikke kan finde det rigtigt at frafalde min særlige Opfattelse paa dette Omraade, men maatte forbeholde mig at arbejde for denne Opfattelses Gennemførelse i Rigsdagen, har jeg paa ny optaget Bestemelsen om Privatdriften i Lovforslaget.

I Privatbaneudvalget drøftedes ogsaa Spørgsmaalet om Anlægget af Baner paa Mors, og gennem disse Drøftelser opnaaedes i Udvalget Enighed om i Stedet for de tidligere private Baner paa Mors at anlægge en Statsbane fra Thisted til Vildsund, anlægge en Jernbanebro over Vildsund, derfra fortsætte Jernbanen som Statsbane ind til Nykøbing og saa i Tilslutning til denne Statsbane at anlægge en privat Bane henimod Næssund. Denne Plan fremkom blandt andet, idet man gik ud fra, at det vilde være en Konsekvens af den tidligere vedtagne Lov om Anlæg af en stor Fiskerihavn ved Hanstholm at anlægge en Statsbane fra Hanstholm til Thisted, og det vilde da være naturligt at fortsætte denne Bane over Vildsund til Mors. Naar man tænker sig disse nye Banestrækninger anlagte og kombinerede med den foreslaaede Færgeforbindelse mellem Aarhus og Kalundborg, ses det let, at herved skabes en overordentlig god Forbindelse mellem hele det nordvestlige Jylland, Østkysten og Øerne. Naar dette Forslag fremsættes nu, uagtet man maa-ke kunde mene, det passende kunde vente, indtil Forslaget om en Statsbane fra Fiskerihavnen ved Hanstholm til Thisted maatte fremkomme, ligger det i, at jeg af Hensyn til Mors maa betinge en Sammenhæng mellem dette Lovforslag og Privatbanelovforslaget, idet Mors-Banerne er gaaet ud af dette, og det ikke maatte risikeres, at Mors ingen Bane fik. Som Vilkaar for, at denne Bane skulde komme til Udførelse, er det foreslaaet, at de interesserede Købstadkommuner skal bidrage 5,500 Kr. pr. Banekilometer, svarende til ca. 40,000 Kr. pr. Banemil. Det er min Opfattelse, at denne Jernbane ikke blot vil være af stor Betydning baade for den lokale og den østgaaende Trafik, men ogsaa gennemløber et saa godt Opland, at man har Udsigt til, at den vil give et tilfredsstillende Driftsresultat.

Endelig skal jeg tillade mig at fremsætte *Forslag til Lov om forskellige Stats-*

*baneanlæg.* Der er neppe nogen Institution, der i Rigsdagen, i Pressen og Mand og Mand imellem er Genstand for en saa vedholdende og kritisk Opmærksomhed som Statsbanerne. En saa stor Del af den Kritik, der udøves, er vel nok af den Art, som er ganske uadskillelig fra al Jernbanedrift, og som man derfor ogsaa genfinder i alle Landes Presse næsten Ord for Ord i tilsvarende Udtryksmaader for alle de mange smaa Ubehageligheder, som ikke kan undgaas ved Rejselivet, og de vilde ikke føles nær saa slemt, naar de blev taget med større Godmodighed, som Forholdet for øvrigt lykkeligvis netop har været under det sidste Par Aars virkelig følelige Genvordigheder. Men selv om en stor Del Kritik over Jernbanerne kan være let købt og ikke kræver større Opmærksomhed, er der paa den anden Side ikke Tvivl om, at den Kritik, som til Stadighed lyder over de danske Statsbaner, er Udtryk for den rigtige Opfattelse, at en virkelig rationel og for Befolkningens Behov fuldt ud tilfredsstillende Jernbanetrafik er vi ikke i Stand til at gennemføre her i Landet, selv om Forholdene er normale, medmindre man vilde skride til meget betydelige Nyanlæg og ofre, hvad det koster, for at afhjælpe de afgørende Mangler. Mangelen af Materiel har f. Eks. været meget følelig i mange Aar, og der er derfor paa de senere Aars Finanslovsforslag optaget betydelige Bevillinger til Forøgelse af Vognenes, Lokomotivernes og Færgernes Antal, og det er min Overbevisning, at hvis man vil fortsætte dermed i nogle faa Aar i samme Tempo, vil det lykkes at faa tilstrækkeligt Materiel til at afhjælpe Manglerne paa dette Omraade. Men selv om der var tilstrækkeligt Materiel, vilde dog hverken Togforsinkelserne eller Trægheden i Godsforsendelserne kunne ophøre, fordi Stationerne mangler Sporplads, og fordi der mangler Dobbeltspor paa Hovedlinierne. Efter at Dobbeltsporet over Sjælland—Fyn er gennemført, er der taget fat paa enkelte Strækninger i Jylland, saaledes f. Eks. Aarhus—Hasselager og Daa-gaard over Fredericia til Lunderskov, ligesom ogsaa samtidig nogle Stationsanlæg er forbedrede, og de hertil givne Bevillinger er alle søgte paa Finansloven. Fra flere Sider er imidlertid udtalt Ønske om, at disse gennemgribende Foranstaltninger, som jo maa omfatte alle Hovedlinier, maatte blive Genstand for en særlig Lovgivning, hvilket ogsaa efter min Opfattelse vilde være ønskeligt, idet man først derved kan faa en virkelig Oversigt og den rette Gang