

at ved dette Anlæg aflastede man Jernbanelinierne saa meget, at man kunde spare Anlæg af Dobbeltspor. Det er det Synspunkt, Statsbanerne med Rette har modsat sig. Anlægget af Dampfærgeforbindelsen Aarhus-Kalundborg kunde ikke motivere en Besparelse af Dobbeltspor paa den østjyske Længdebane. Dobbeltsporene vil i alle Tilfælde være nødvendige, og naar saa Forslaget om Dampfærgeforbindelsen er blevet stillet op som en Modsetning til Dobbeltsporene, er det meget forklarligt, at man fra Statsbanernes Side til det yderste har modsat sig et saadant Forslags Fremme. Disse Bemærkninger gælder altsaa ogsaa, hvad det ærede 4de kongevalgte Medlem (Jørgen Berthelsen), har anført om denne Rute. Det ærede Medlem udtalte, at Statsbaneledelsen hidtil har været imod den, og det kan heller ikke ses, at Statsbaneledelsen nu udtrykkeligt har anbefalet et saadant Forslag. Jeg vil ogsaa gerne indrømme, at Statsbaneledelsen har heller ikke nu udtrykkeligt anbefalet et saadant Forslag. Det hviler jo heller ikke paa Beregninger, som jeg har haft Lejlighed til at gøre gældende overfor Folketinget under Behandlingen dér. Det hviler paa en ganske fri Vurdering af Forholdene, hvorvidt man har ment, at en saadan Rute vilde være forsvarlig. Til Støtte for denne Vurdering kan tjene det, at siden Statsbanerne overtog den nuværende Dampfærgeforbindelse eller Dampskibsforbindelse — som det nu er —, har Persontrafikken vist en betydelig Stigning, endda i en saadan Grad, at Færgerne mange Gange har haft ondt ved at rumme de Personer, der vilde befordres. Med Hensyn til Godstrafikken er der i og for sig ikke saa meget at holde sig til, men der er jo ikke ringe Sandsynlighed for, forekommer det mig, at der paa denne Rute vil kunne oparbejdes en Godstrafik, som Statsbanerne har haft i Forvejen. Det er altsaa paa dette eneste Omraade, det kunde tænkes, at en Udvidelse af Statsbanernes Virksomhed vilde kunne komme til at konkurrere med bestaaende Dampskibsselskaber.

Det ærede 1ste Medlem for 10de Kreds (Ejsing) spurgte mig, hvor Næstved—Karrebæksminde-Banen var blevet af, den fandtes jo paa det af Folketinget vedtagne Lovforslag. Jeg har gjort nogle faa Bemærkninger derom ved Lovforslagets Fremsættelse, men skal gerne nu præcisere, at Lovforslaget om Næstved—Karrebæksminde-Banen jo ikke gik ud paa Anlæg af Banen, men paa at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder til at lade Staten overtage

Driften af en saadan Bane, naar den til sin Tid blev bygget. Den er, saa vidt jeg husker, vedtaget paa Jernbaneloven af 1894 som Privatbane med Tilskud af $\frac{2}{3}$ af Staten, men er altsaa ikke senere blevet anlagt, idet det vist er en ganske almindelig Formening, at den ikke vil kunne betale sin Drift. Nu indeholder Lovforslaget i Folketingets Affattelse dels et Forslag om forskellige Privatbaneanlæg, dels Forslag om Anlæg af en Statsbane fra Thisted over Vildsund til Nykøbing og dels denne særlige Bestemmelse om Næstved—Karrebæksminde-Banen. Da jeg saa skulde fremsætte Lovforslagene her i Landstinget, faldt det mig naturligt at sidestille Statsbanen: Thisted—Vildsund—Nykøbing med Statsbaneanlægget Videbæk—Skive og fremsætte Forslag om disse Baneanlæg som to særskilte Statsbanelovforslag, dernæst at fremsætte selve Statsbaneforslagene for sig og endelig at fremsætte et Forslag om Anlæg af forskellige Privatbaner. Og det vil let forstaas, at denne Bestemmelse om Næstved—Karrebæksminde-Banen egentlig var lidt vanskelig at bringe paa Plads indenfor de forskellige Arter af Lovforslag. Imidlertid har det ingenlunde været min Mening ikke at ville fremme Folketingets Beslutning om denne Sag til videre Behandling her i Landstinget. Jeg har altsaa blot ment at skulle søge i Løbet af Samlingen at faa dette Forslag bragt frem til Rigsdagens Beslutning under en anden Form, muligvis kunde det gøres i Form af en Anmærkning paa Finansloven, hvorom der forinden kunde konfereres med dette Tings Finansudvalg. Jeg maa altsaa forbeholde mig paa et eller andet Tidspunkt senere at bringe dette Forslag frem til Rigsdagens Beslutning.

Det ærede 1ste Medlem for 10de Kreds (Ejsing) saavel som flere af de øvrige Talere var inde paa Spørgsmaalet om Statsbanernes forretningsmæssige Drift. Jeg skal ikke komme saa dybt ind paa dette Spørgsmaal, eftersom vi tidligere har drøftet det ret udførligt, men jeg vil dog gerne noget nærmere præcisere, hvad jeg har ment med Ordet forretningsmæssig. Jeg har anvendt det i Forhold til Statsbanernes Ledelse; det har ikke været min Mening, at Statsbanernes Ledelse skal drive Statsbanerne forretningsmæssigt i den Forstand, at den skulde skaffe Udbytte af Pengene, for det er den ikke i Stand til, det bestemmer Rigsdagen. Rigsdagen bestemmer, hvorledes Statsbanerne skal forrente sig, ved Takstloven, paa hvilken Statsbanernes Ledelse ikke har Indflydelse. En helt anden