

sted. Dette Baneanlæg var ogsaa foreslaaet af den sønderjydske Jernbanekommission, men jeg medtog det ikke i Lovforslaget ved Fremsættelsen, idet det er min Opfattelse, at denne Bane ikke vil blive bygget før om et langt Aaremaal, og saa synes jeg, der var lovlig lidt Mening i at tage Forslaget op nu og lade det faa Lovkraft. Min Tanke var, at man først skulde vedtage og faa bygget Banen fra Vejen til Gram; hvis det saa viste sig, at man vedblivende i Egnene fra Gram til Bedsted ønskede at faa en Bane bygget, og der blev tegnet de fornødne lokale Tilskud til Banens Bygning, kunde man til den Tid fra Lovgivningsmagtens Side tage det Spørgsmaal op til Løsning, idet jeg ikke nærer Tvivl om, at man saa fra Rigsdagens Side vilde stille sig lige saa velvilligt overfor denne Egn som overfor andre Egne i Sønderjylland, der trænger til Baner, og for hvilke der nu foreslaas Baner bygget. Imidlertid stillede jeg mig ved Fremsættelsen af Lovforslaget paa det Standpunkt, at hvis der fra Rigsdagens Side var stærke Ønsker om at faa Banen fortsat fra Gram Syd paa ned til Bedsted, var jeg ikke uvillig til at optage en Forhandling derom, og fra Folketingets Side er man med stort Flertal gaaet til at vedtage en saadan Bane fra Gram til Bedsted. Jeg for mit Vedkommende staar imidlertid med Hensyn til denne Bane paa det samme Standpunkt i Dag, som jeg stod paa ved Lovforslagets Fremsættelse. Denne Bane er altsaa nu medtaget, og det er klart, at den forøger de Udgifter, som vil følge af Lovforslaget, for saa vidt det vedtages.

De Privatbaneanlæg, jeg her har omtalt, vil efter de Kalkulationer, som forelaa fra Jernbanekommissionens Side, for de 4 førstnævnte Vedkommende medføre en Udgift for Staten paa 8 765 000 Kr., og Baneanlægget fra Gram til Bedsted forøger Statens Udgift med 2 325 000 Kr., idet dette Baneanlæg er kalkuleret til 3,1 Mill. Kr., hvoraf Staten skal betale 75 %, altsaa 2 325 000 Kr. Lægges det Beløb til de 8 765 000 Kr., naar vi for disse Baners Vedkommende op paa en samlet Udgift for Staten af 11 090 000 Kr. Dertil kommer de lokale Tilskud.

Der er endnu en Bane, jeg maa omtale, idet § 2, saaledes som Lovforslaget blev fremsat i Folketinget, lød saaledes: „Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til for Statskassens Regning at lade anlægge en normalsporet Jernbane

fra Røde-Kro til Løgumkloster til Afløsning af den bestaaende Amtsbane fra Hovslund til Løgumkloster.“ Fra Jernbanekommissionens Side var dette Baneanlæg ogsaa taget op, og Jernbaneraadet havde anbefalet det til Gennemførelse. Jernbanekommissionen havde foreslaaet, at der skulde ydes et Statstilskud af 80 pCt. Under de Overvejelser, som fandt Sted i Ministeriet, og de Forhandlinger, jeg førte med Folk, der havde Betingelser for at bedømme disse Forhold, blev jeg imidlertid klar over, at det var højst usandsynligt, at denne Bane vilde blive bygget, hvis Egnen, som ikke er nogen tætbeholdt Egn, skulde yde de 20 pCt., som var foreslaaet af Jernbanekommissionen, og da jeg maatte anse det for meget vigtigt af mange forskellige Grunde, at denne Bane blev bygget, stillede jeg det Forslag, at Staten skulde bygge den, imod at faa det sædvanlige Tilskud pr. Banekilometer, der ydes til Bygning af Statsbaner, idet jeg saa stillede Forslag om, at Driften skulde overtages af et privat Driftsselskab af de interesserede Kommuner, der overfor Staten skulde forpligte sig til at drive og give Garanti for Driften af denne Bane, som altsaa stilledes til Raadighed for dem fra Statens Side. Naar jeg stillede mig paa dette Standpunkt, var det ud fra den Betragtning, at et privat Selskab formentlig kunde drive denne Bane billigere, end Staten kunde gøre det, fordi Befolkningen nu en Gang aldrig stiller de Krav til en Privatbane, som man stiller til en Statsbane. Kommunerne ved, at hvis Banen ikke kan bære sin Drift, kommer de til at bære Underskuddet, og da de meget nødig vil det, er de altid noget lempeligere med Krav om hyppig Toggang og god Betjening; end de er, naar de ved, at det er Staten, der bærer Underskuddet paa Driften.

Imidlertid har et aldeles overvejende Flertal i Folketinget ment, at denne Bane ikke blot skulde bygges som Statsbane, men ogsaa drives som Statsbane, og jeg maa jo paa min Side erkende, at jeg godt kan se, der i og for sig kan fremhæves gode Grunde herfor. Forholdet er nemlig det, at vi har et Stykke Statsbane, urentabel Statsbane, fra Bredebro til Løgumkloster, og vi har et andet lille Stykke Statsbane fra Aabenraa til Røde-Kro, og i det Øjeblik Banen fra Røde-Kro til Løgumkloster blev bygget som Statsbane og drevet som Statsbane, kunde det hele indgaa i en Enhed med Hensyn til Driften. Det