

baner, og derfor kræve et mindr Tilskude af de paagældende Egne. Han mente, at 25,000 Kr. pr. Mil kunde der være for meget. Ja, det er muligt, jeg skulde slet ikke være saa uenig med det ærede Medlem, jeg kunde endog fristes til at stemme for, at man helt strøg det Tilskud, som Staten kræver, hvis man paa de paagældende Egne til Gengæld vilde modtage Banen, naar den var færdigbygget. Jeg vilde gerne lade Staten bygge den helt og holdent for Statens Regning, naar de vilde overtage den, naar den var færdig, og drive den selv. Det er en Ordning, som jeg tror vilde være ganske brugelig for begge Parter, maaske endog fordelagtig for begge Parter; thi det er ganske utvivlsomt, at de 25,000 Kr. pr. Banemil i fattige Egne kunde trykke ret haardt. Til Gengæld er der ingen Tvivl om, at adskillige af de Smaabaner, vi her tale om, ville kunne drives paa en for Egnen tilfredsstillende Maade langt billigere og som Følge deraf ogsaa forstandigere, naar de blive drevne af de paagældende Egne selv som Privatbaner, end naar de skulle drives for Statens Regning og af Staten. Jeg vil altsaa henstille til det Udvalg, som skal have med Sagen at bestille, at tage den Tanke op til Overvejelse, om ikke begge Parter vilde have Fordel af en saadan Ordning, at Staten bygger Banerne i fattige Egne uden at kræve Tilskud, men naar de ere færdige, siger til Egnen: Vær saa god, nu have I jeres Jernbane, nu maa I selv drive den.

Som sagt, i det store og hele vil jeg ikke gøre Indvending mod de 30 ny Privatbaner, uagtet man skulde tro, at man snart maatte komme dertil, at der neppe var Plads til saa mange Jernbaner i vort lille Land. Men det gaar vel endnu. Derimod er jeg ikke saa enig, naar vi komme til Spørgsmaalet om Statsbanerne. Jeg er naturligvis enig med Ministeren i, at Dobbeltsporet paa Fyn er nødvendigt. Det er en frygtelig Masse Penge, 7,150,000 Kr., for at lægge et Spor til fra Nyborg til Strib, men jeg erkender, at saaledes som Overslaget er affattet, er der ikke overmaade meget at pille ved. Der er Omstændigheder, som gøre, at dette Anlæg absolut maa blive dyrt, og det er ganske nødvendigt. Jeg er enig ogsaa i den Henseende med Kommissionen og som Følge deraf ogsaa med Ministeren i, at et Dobbeltspor paa Fyn ingenlunde kan ækvivaleres ved, at man bygger en ny enkeltsporet Bane med en noget anden Ret-

ning end den eksisterende fra Odense til Middelfart, det vilde være ganske umuligt, at det kunde afhjælpe den Brist paa Trafikevne, som nu er til Stede, og som rimeligvis i Tidens Løb vil vokse. Der er ikke noget andet, der kan tilfredsstille Trafikken mellem Nyborg og Strib end et Dobbeltspor. Det maa til, deri er jeg altsaa ganske enig med Lovforslaget. Jeg er ligeledes enig i, uagtet jeg betragter det som en daarlig Udvej — men der er nu en Gang ingen anden, saaledes som Sagen er kommen til at ligge for —, at Strækningen Herning—Give maa bygges som Statsbane af den Grund, at vi allerede have anlagt Holstebro—Herningstykket og tillige som Følge deraf, at den jo, som allerede adskillige Medlemmer have nævnt, er en Slags Genvej imellem det nordvestre og sydøstre Jylland. Det er en Vej, som vil kunne benyttes til paa en Maade at degagere en Del af de jydskke Længdebaner, efterhaanden som Trafikken der bliver overvældende. Det vil vel i øvrigt ikke være ret længe, inden man maa begynde at tænke paa et Dobbeltspor op gennem Jylland paa den østjydske Længdebane, i hvert Fald paa Stykket mellem Vejle og Fredericia, saa snart vi have den ny Forbindelse aaben ned gennem Jylland over Herning til Give og Vejle. Var det ikke Tilfældet, var det ikke saaledes, at vi allerede havde bygget en Stump af denne Bane som Statsbane, og at vi i nogen Maade i alt Fald have Brug for denne Diagonal-Forbindelse for at aflaste nogle af de andre Hovedbaner, vilde jeg anse det for klogere ogsaa at tage dette op som Privatbane. Men nu er det for sent, nu lader det sig vanskeligt gøre. Det er en Selvfølge, at naar man skal have den Nytte, man kan have af Diagonallinien Holstebro—Vejle, maa Vejle—Give-Banen erhverves, for at den kan overbygges til en saadan Styrke, at den kan taale nogenlunde svære Tog, uagtet hele denne Foranstaltning ingenlunde er billig, først at købe Vejle—Give-Banen, dernæst at overbygge den, hvad jo ikke vil koste ganske faa Penge, og endelig anlægge det Stykke, som saa kommer til at mangle mellem Give og Herning. Men det maa jo til.

Men allerede ved det næste Punkt under Litra c, en Jernbane fra Vigerslev til Køge, begynder jeg at blive betænkelig. Det er jo i øvrigt en saa gammel Bekendt, at man kan vel sige om den, som man siger om et andet stort og vigtigt Lovforslag: Ja, vi skulle jo have det. Vi