

under den omhyggeligste Overveelse, hvorvidt Banerne i og for sig ere fornuftige og heldige, og om man bør kaste dem ud paa Markedet uden at tage Hensyn til, om det ikke vilde være heldigt for Samfundets økonomiske Udvikling, dersom det skete mere gradvis. Dette være sagt uden Hensyn til, om det er rigtigt at gaa ind paa det nye Princip, der er omtalt. Jeg tilstaa, at det vilde have noget Udtalende ved sig at se et saa stort Antal Jernbaner anlagte for et Tilskud af 8—900,000 Rd. fra Statskassens Side; men man maa dog ogsaa erindre, at Statskassen ikke faar nogen Indtægt deraf. Vore Baner begynde jo allerede nu at give et nogenlunde anstændigt Bidrag til den egentlige ordinære Forrentning. Denne Omstændighed maa vi tilvois tage i Betragtning, naar vi tale om den ringe Sum, Staten skal tilskytte. Der kan efter min Opfattelse — i den Henseende er jeg enig med de ærede Medlemmer fra Viborg (Anstjer) og Storeheddinge (Scavenius) — opstaa mangfoldige Hindringer deraf, at man faar 4 til 5 private Selskaber, der drive Siderbaner stik op imod Hovedbanernes Drift, og jeg skjønner ikke rettere, end at, naar man gaar ind paa den her udtalte Tanke, at anlægge private Baner, maa Staten have en langt større Ret, end der forekommer mig at være forbeholdt ved dette Lovforslag, til at gribe ind i Driften og sørge for den hensigtsmæssige Ordning. Det forekommer mig end ogsaa, at den Tanke, der fremsættes i det andet Lovforslag, der foreligger til Behandling i Dag, at det er hensigtsmæssigt og billigt, at det sjællandske Jernbaneselskab overtager Driften af den der omtalte Bane, maa ogsaa fra Statsdriftens Standpunkt kunne fremsættes overfor disse private Baner. Det vilde da blive de private Selskaber, der maatte have regnskabsførende Folk eller Tilsynshavende tilstede, som kunde paase, at deres Interesser bleve varetagne, og at Selskaberne fik den Indtægt, der kunde tilkomme dem; men i Overigt blev det hele ledet paa en saadan Maade, at man ikke kom ind paa mangesang Gang smaalige Forhandlinger ved de forskellige Driftsbestyrelser og blev ude af Stand til at gennemføre en hensigtsmæssig og fornuftig Forandring af den hele Drift. Dernæst har jeg ikke kunnet opdage, hvor vidt det her er lykkedes at hævde, at forskellige militære Hensyn bør gjøres gjældende ved Anlægget af Banen. Det har jo viist sig, at man i denne Henseende ikke har været varsom nok over for de Koncessioner, man har meddelt det sjællandske Jernbaneselskab, idet man, som bekendt, nu kommer til os om nye Bevillinger i et Diemed, som man allerede ved Koncessionernes Meddelelse burde have taget Hensyn til. Jeg ser ikke, at disse Hensyn her ere tilstrækkelig varetagne, og jeg haaber da, at der i Loven maa komme en Udtalelse om, at der i Koncessionerne skal iagttages det Fornødne for at rimelige militære Hensyn skulle kunne gjøres gjældende, for at ikke Staten, naar Banerne ere an-

lagte, skal lægge dem op igjen for at tilfredsstille sine Krav i den Henseende. Med Hensyn til Expropriationen er jeg fuldstændig enig i den Tanke, som det ærede Medlem for Storeheddinge (Scavenius) fremsatte. Jeg har aldrig rigtig kunnet forstaa, af hvilken Grund Jyderne og Fynboerne skulle betale en Extraskat fremfor Sjællænderne og de øvrige af Landets Beboere. Sjællænderne begyndte først at nyde Nyttens af, hvad vi kalde Jernbaner, og ingenlunde aldeles uden Risiko eller uden Udgift til en mulig Udgift for Staten. Den sjællandske Jernbane blev jo anlagt mod en 4 pCts. Rentegaranti, og 4 pCt. var navnlig den Gang en meget antagelig Rente. Selv om Banerne her ikke i fjerneste Maade udsætte os for noget som helst Tab, men tværtimod kan bringe alle Vedkommende Fordel, er det jo en Sag, som burde være til Gavn for hele Landet. Det er Noget, der ligesaa vel maa komme Stagboeren som Manden, der bor udenfor Kjøbenhavn, til Gode, og naar man finder det rigtigt i Statens Interesse at lægge en Bane i fjerne Dele af Jylland, maa man være enig om, at de, der skulle bære de samme Byrder, have de samme Fordel; thi hvis vi ikke havde denne Betragtning, udstykke vi Landet i Smaadele med Hensyn til Forhold, som have almen Interesse. Gaaende ud herfra burde vi efter min Opfattelse ikke i Loven af 10de Marts 1861 have vedtaget nogen Bestemmelse, der tydede paa, at der fortrinsvis kunde paalægges Egne i Landet en Skat fremfor andre Egne, saa meget mindre som hine Egne have mindre Gyne til at betale Statter. Men at sige i det her omtalte Tilfælde, at man end yderligere vil paalægge disse Egne at betale Halvdelen af Expropriationen, efterat de have ydet en ubillig Extraskat og veeblive at yde den til Statsbanernes Expropriationsudgifter, forekommer mig at være en dobbelt Ubillighed. Jeg skal ikke udvikle det videre, men kun sige, at dersom man ikke tror, at Selskaberne, naar de skulle dannes, kunne danne sig med det Tilskud, som her er Tale om, er det naturligt, at det forpøgede Tilskud ikke ydes af vedkommende Egne, som ved Baneanlæg, naar man endelig engang erkjender, at de skulle have Jernbaner, ikke stilles i mindste Maade gunstigere, end andre Egne i lang Tid have været stilled, og at der ikke derved paalægges hine Egne en betydelig Extraskat. Hvad gjør man ved at forhøje Statens Bidrag? Man vil lægge Jernbane-Expropriationsudgifterne over hele Landet, over By og Land, og Enhver vil komme til at tage Del deri. Der er talt om Siderbaner og Hovedbaner, og navnlig er der nævnt en Bane fra Nyborg til Bøjden. Jeg kan forstaa den Betragtning, den ærede Minister udtalte. Jeg skjønner ikke rettere, end at det vil være at lægge en Konkurrencebane med Statsbanen, næsten ganske ligeløbende eller for en stor Del ligeløbende med den, men jeg er ikke sikker paa, at den ærede Minister er gaaet ganske glip af, at det samme