

syn til deres Drift, og dog faar det private Selskab kun den direkte Indtægt af Jernbanen, medens Staten ogsaa af denne Bane tager den indirekte. Det er jo aabenbart en mislig Stilling, hvori de private Jernbaner derved komme, og man har sølt dette meget levende ogsaa paa et andet Sted, idet der jo er draget Omfjerg for, at Staten er bleven bemyndiget til at tage ogsaa disse Baner i Drift sammen med sine egne. Men derved falder jo Misforholdet i endnu højere Grad i Dimene; thi derved, at de private Siderbaner fuldstændig maa indlemmes under Statsbanernes Drift, medens de selv kun beholde den direkte Forrentning, ser man tydelig, hvor uheldig disse private Baners Stilling maa være. Deraf udbrager jeg da den Slutning, at, dersom man vil lade Udviklingen af vort Jernbanenet i Fremtiden hvile paa den Grundsætning, som nu synes at gjøre sig gjældende, nemlig at, efter at Staten har anlagt Hovedbanerne, skal man overlade til Private at anlægge Siderbaner, saa vil Følgen blive, at vi standse med Jernbaneanlæg i Danmark, og det sikkert for længere Tid. Saaledes stiller nu Sagen sig for mig, og jeg har fundet Anledning til at fremdrage den i dette Dieblif, da det vil være rigtigt, at man kommer tilbage til den paany, naar næste Samling af Rigsdagen begynder, efter som vi da kunne vente at være færdige med Statsbaneanlagene. Hvad særlig det foreliggende Lovforslag angaar, da kan jeg ikke finde det Mindste derimod at indvende. Dersom der bliver anlagt en Bane paa den Maade, man har tænkt sig, fra Bemb Station til Lemvig, saa skal jeg være meget glad derover, i Særdeleshed dersom Egnen maa finde sig saa vel tilfreds med Forrentningen og Udbyttet, at det kan tjene til Exempel for Andre. Det vil jo imidlertid Fremtiden vise. Den Forandring i Lovforslaget, der er foregaaet i den anden Thing, kan jeg gjerne kalde en Forbedring. Jeg skal yde megen Anerkjendelse til den Skarpsindighed, der er anvendt for at stille Statens Tilskud med Hensyn til Aktieudbyttet i det rette Forhold til de andre Tilskud, der behøves, og ønsker, at alle Parter i en nær Fremtid maa faae de 6 pCt., der omhandles i Lovforslagets § 2.

**Tænk** Det har selvfølgelig glædet mig meget at se, at der ogsaa for den lille Stads Lemvigs Vedkommende stilles en, besværlig dog noget fjern Udigt til at komme i Forbindelse med Statsbanen, og ligeledes har det glædet mig at høre den foregaaende ærede Taler, efter hvis Udtalelser jeg kan indskrænke mig til meget faa Bemærkninger. Jeg tilstaaer imidlertid, at jeg havde ventet en noget anden Konklusion fra det ærede Medlems Side. Det forekommer mig nemlig, at, naar man betragter Uden af 23de Mai 1873 saa vel som det nærværende Lovudkast som et noget mislykket Forsøg paa at skabe sekundære

Jernbaner, saa laa det nærmest at undersøge, om det er rigtigt at gaae videre paa en Vej, som man erkjender ikke er praktisk. Det ærede Medlem fremhævede som bekendt i forrige Session, dengang den senere Lov af 23de Mai 1873 var til Behandling her i Thinget, at det stod for ham som meget tvivlsomt, om den vilde bære de Frugter, man ventede af den, og det blev ligeledes af et andet æret Medlem bemærket, at man maatte betragte Loven som et Forsøg, hvis heldige Udfald ogsaa stod meget tvivlsomt for ham. Siden den Tid er der nu gjort store Anstrengelser for at fremme de ved denne Lov indbragte Jernbaneanlæg, og disse Anstrengelser ere gjorte i Egne, der høre til de meget frugtbare i vort Land, og af Mænd, der baade ere indflydelsesrige og energiske, men det har dog vist sig, at det ikke har ladet sig gjøre at rejse de nødvendige Kapitaler paa det Grundlag, Loven giver. Det vil jo ogsaa let ses, at det Tilskud, som Staten skal yde, er, om jeg maa sige, af meget forvinden Betydning, idet der udover dette Tilskud fordres et meget betydeligt Beløb, som altsaa maa reises af Private. Men selv om man til det Yderste udtømmer sine Bestrebelser for at faae private Tilskud og søger at faae Resten dækket ved Prioritetslaan, som skulle forrentes, saa vil det dog altid vise sig overordentlig vanskeligt paa nogenlunde rimelige Vilkaar at faae Pengemidler ad den sidstnævnte Vej, og det af den simple Grund, at et saadant Laan maasse ikke lettelig i de første Aar vil kunne forrentes af det Udbytte, Banens Drift giver. Af de Oplysninger, der fremkom fra det første ærede Medlem for 8de Kreds (Breinholt), da Loven af 23de Mai 1873 var under Forhandling, fremgik det, at til det Anlæg, hvorom der her er Tale, vilde man i det Højeste kunne gjøre Regning paa et privat Tilskud af 40,000 Rd. pr. Mil, saa at man altsaa i Forening med Statens Tilskud endnu kun vilde have et Beløb til Raadighed af 80,000 Rd. pr. Mil. Nu vil jeg gaa ud fra, at man ikke for denne Banes Vedkommende vil gaa til det Maximum pr. Mil, som var indsat i Regjeringens Forslag, men at man, Expropriationen og Driftsmateriellet indbefattede, vil kunne komme igjennem med 150,000 Rd. pr. Mil; højere burde paa ingen Maade Anlægsomkostningerne ved saadanne lettere sekundære Jernbaner være. Der vilde altsaa behøves et Laan af 70,000 Rd. pr. Mil, som vil kræve i Forrentning 3,500 Rd. aarlig, men et saa stort Udbytte tror jeg neppe, man vil kunne vente af Driften i de første Aar. Man maa erindre, at Gjennemsnitsudbyttet af Statsbanerne er nu noget over 7,000 Rd. pr. Mil — jeg tror, det er 7,025 Rd. — og se vi nu, at den Banestrafning, som giver det største Udbytte, giver 9,000 Rd. medens der er flere Banestrafninger, som kun give 2—3,000 Rd., efter at være drevne i flere Aar, saa ligger det