

klart for, at man ikke paa en saadan lille Bane som den her omhandlede kan vente et Drifts-overskud, der i de første Aar vil være større end den sidstnævnte Indtægt. Jeg tvivler naturligvis ikke paa, at Driftsindtægten i Aarenes Løb vil kunne arbeides høiere op, og hvis man altsaa skal optage det til Bygning af Banen nødvendige Laan, maa det optages som en Slags Spekulationslaan, af hvilket der i de første Aar gives en lavere Rente og senere en høiere Rente i Forhold til Driftsudbyttet. Den Slags Laan blive imidlertid meget kostbare, og derved forøges Anlægssummen ud over, hvad det er hensigtsmæssigt og rimeligt at anvende til den Slags Anlæg. Naar jeg har sagt, at man kunde ikke gaa høiere med Anlægsomkostningerne end til 150,000 Rd. pr. Mil, saa har jeg udtalt dette, fordi jeg tror, at man vedblivende ikke blot fra Regjeringens, men ogsaa, og maaste fornemlig, fra Publikums Side stiller altsor flere Fordringer til den Slags Baner. Fra Regjeringens Side, tror jeg, gjøres der strengere Fordringer til Bygningsmaaden, end der er nødvendig efter den Trafik, der kan ventes af, og tillige efter den Fart, der behøves paa saadanne Baner. Fra Publikums Side — thi vort Publikum er ganske overordentlig forveent og fordringsfuldt lige over for alle offentlige Institutioner — forlanger man Banegaarden og andre Indretninger af en langt mere luxuriøs Bestaafenhed end nødvendigt. Undersøger man, hvad man i den Retning tager til Tælle med i andre Lande, f. Ex. i Norge, saa vil man finde, at der er et ganske overordentligt Minimum, hvortil man der har indskrænket alle den Slags Behovsmæssigheder. Man har der Træsture i Stedet for kostbare Stationsbygninger, og lige over for den Trafik, der finder Sted paa de smaa sekundære Baner, finder man, at man meget vel kan lade sig nøie dermed. Skal der altsaa komme Noget ud af den foreliggende Lov, saa er den allerførste Betingelse den, at Anlægssummen bringes meget betydelig ned. Et Exempel paa, hvor langt man kan gaa ned, have vi fra Silkeborgbanen, der i Øvrigt er vel udstyret i alle Henseender og kun har kostet 120,000 Rd. pr. Mil foruden Udgiften til Expropriation og Driftsmateriel, der dog neppe har bragt Anlægssummen op til 150,000 Rd. Nu, da man er vant til at indrette sig med smaa Lokomotiver og kan benytte lettere Skinner, mindre Ballast, færre Sveller osv., maa man ogsaa kunne komme langt dybere ned, end man, efter hvad jeg har set, er kommen for flere af de i Loven af 23de Mai 1873 omhandlede Anlægs Vedkommende. Kommer man ikke dertil, anser jeg det for umuligt at gennemføre disse Jernbaneanlæg, og jeg anser det da ogsaa for meget tvivlsomt, om Rigsdagen, med Bevidsthed om, at en Lov som den foreliggende dog ikke vil kunne gennemføres, bør vedtage den. Smidter, sætter vedkommende Egn stor Pris paa at faae Loven, saa skal

jeg ikke lægge nogen Hindring i Veien for, at den kan udførelse; men jeg slutter mig ganske til, hvad den erede foregaaende Talef. sagde, at Jernvinsten er Drang til at lade, det komme under meget nøie Overveelse, om man ikke for at fremme de sekundære Baneanlæg bør gaa en helt anden Vej end den, man har prøvet ved Loven af 23de Mai f. A. I Frankrig har man departementale Baner, som ganske vist anlægges af Departementerne, men dog kun saaledes, at Staten skaffer Midlerne til Veie og overtager og besørger Driften. Noget lignende kunde da ogsaa forsøges hos os. Det er saaledes et Spørgsmaal, om man ikke kunde lade Staten anlægge Banerne og de paagældende Amtsraadskrebs og Kjøbstæder tilsvare Staten, hvad Driftsudbyttet maatte give under 4 pCt. af Anlægskapitalen. Det er en af Maaderne; der er naturligvis mange andre Maader. Staten kan ogsaa overtage en Garanti, saaledes som ved det sjællandske Jernbaneanlæg, men jeg erkjender, at man maa have Kommunerne med i de sekundære Jernbaneanlæg. Jeg mener paa ingen Maade, at Staten skal anlægge disse mindre Jernbaner, og jeg tror heller ikke, at Staten vil være i Stand dertil, fordi den da vil faae en saadan Mængde Krav paa Baneanlæg, at det vil overstige dens Kræfter. Paa den anden Side vil jeg først se paa, at den Vej, at lade Staten slippe med et Tilskud af 40,000 Rd. og overlade Resten til de Private, kan føre til noget som helst Resultat, førend jeg tror det.

Breinholt: Uden enten at ville eller turde indlade mig nærmere og vidtløftig paa de Betragtninger, som det høitærede 6te kongevalgte Medlem (Fischer) har gjort gjældende lige over for det almindelige Princip, som man troede det rigtigst og hensigtsmæssigst at lade være gjældende for vore fremtidige Baneanlæg, kan jeg ikke Andet end udtale min Glæde over, at han ikke i nogen særegen Grad vilde gjøre sine Betragtninger gjældende paa det foreliggende Forslag, som han ikke fandt Noget at indvende imod. Den erede 2den Landssthingsmand for 10de Kreds (Søfsten) er derimod fremkommen med nogle Udtalelser, som det maa være mig tilladt at knytte nogle faa Bemærkninger til. Navnlig tror jeg ikke, at jeg her ifjor saaledes som han udtalte, har sagt, at det høieste Tilskud, der kunde ventes fra den paagældende Egn til denne Bane, vilde være 40,000 Rd. pr. Mil, uagtet jeg i Realiteten gjerne vil tilstaa, at jeg ikke tror, at det let vil blive høiere; men jeg tror blot ikke, at jeg har udtalt noget Bestemt om det høieste Tilskud. Jeg vil imidlertid være vel tilfreds, hvis et saadant Tilskud som det af ham nævnte vilde kunne faas, idet 40,000 Rd. pr. Mil fra Egnen 40,000 Rd. fra Staten plus 30,000 Rd. i Expropriationsomkostninger giver 110,000 Rd., og man vilde altsaa have et Prioritetslaan paa 30—40,000 Rd. pr. Mil at forrente. Efter det erede Medlems