

gjøre et Skridt i denne Retning, jeg har tilladt mig at indbringe dette Forslag, som jeg herved anbefaler til det ærede Thing's Velvilje.

Formanden: Exemplarer af det indbragte Lovforslag ville blive omdelte.

Man gif derpaa til den næste Sag paa Dagsordenen, som var:

Anden Behandling af „Forslag til Lov om en Jernbane fra Bemb Station til Lemvig eller dens Havn.“

(1ste Behandling findes i Tidensens Sp. 493 ff.; Udvalgets Betænkning findes i Tillæg B.)

Udenfor det af Udvalget stillede i Betænkningen opførte Vindringsforslag var intet saadant fremkommet.

Lovforslagets Paragrafer, det stillede Vindringsforslag samt Spørgsmaalet om Sagens Overgang til 3die Behandling fattes under Et under Forhandling.

Ordføreren (Octavius Hansen): Det foreliggende Lovforslag indeholder en Anvendelse af det System for Anlæg af Sidebaner til Statsbanen, som er slaaet fast ifjor ved Loven af 23de Mai. Jeg skal tilbagelade Hovedtrækkene i dette System i ærede Medlemmers Grindring. Der bliver derefter væsentlig Tale om private Foretagender med Tilskud af Stat og Kommune, og Statens Bidrag bestaar da for det Første i et Tilskud af 40,000 Rd. pr. Banemil eller et tilsvarende Beløb for mindre Dele af en Mil, og dernæst i den Hjælp fra Statens Side, at den stuffer disse Baner fri Expropriation ved forskudsvis at udvære hele Expropriationsbeløbet, imod at Halvdelen deraf refunderes af den vedkommende Landsdel, enten Sylland eller Fyen, overensstemmende med Loven af 26de Mai 1868. Den Hjælp, der saaledes ydes fra Statens Side, kan ikke siges at være ringe i Egne, hvor Expropriationen er dyr. Den kan løbe op til 70,000 Rd. pr. Banemil og vil i det Hele variere mellem 50,000 og 70,000 Rd. pr. Banemil. Paa den anden Side maa det erkendes, at Staten for dette Tilskud faar et ikke ringe Beberlag. Den faar for det Første Fordelen med Hensyn til Postbefordringen og de militære Transporter, dernæst den almindelige Fordel, som følger af, at en vis Egn udvikler sig i materiel Henseende, og at derved dens Staaetevne voxer, og fremdeles, hvad der er det Vigtigste, Udbygningen til en ikke lidet forøget Trafik paa sin egen Bane, hvorved det Aktin, Staten har i den jydsk-fyeniske Jernbane, vil voxe i Værdi. Det vil bemærkes, at denne yderligere Trafik vil være en ligefrem Forøgelse af Overfludet, idet Forskjellen mellem Bruttoindtagten og

Nettoindtagten derved bliver næsten forsvindende. Ærede Medlemmer, som have fulgt denne Sag ifjor, ville erindre, at der med Hensyn til den eneste Sidebane til Statsbanen, der endnu eksisterer, nemlig Banen mellem Silkeborg og Skanderborg, forelaa Dplysninger fra Direktøren for Statsbanen, hvorefter den Trafik, der tilførtes Statsbanen fra Sidebanen, er ikke ubetydelig og endog saa overstiger den Del af Trafikken, der er kommen selve Sidebanen til Gode. Endvidere er der i Loven af 23de Mai 1873 forbeholdt Staten Ret som Aktionær for dens Tilskud af 40,000 Rd. pr. Mil. I mange Tilfælde, og jeg kan vel sige i de fleste, er dette vel kun en Fremtidsudsigt; men naar Forholdene gaa frem, og man indskrænker sig til Anlaget af virkelig fornuftige Sidebaner, er der dog maaste en ikke sjævn Mulighed for, at de Aktier, Staten faar i disse Sidebaner, ingenlunde ville blive uden Værdi. Der er saaledes vistnok god Grund for Staten til at komme Sidebaner til dens egen Bane til Hjælp paa denne Maade. Men det maa selvfølgelig forudsættes som en anden Betingelse, at der i vedkommende Egn er en Beredvillighed til at gjøre de Offre, som udkræves, navnlig under de nuværende, med Hensyn til Anlæg af Jernbaner ugunstige Konjunkturer. Jeg for mit Vedkommende skal ikke negte, at jeg deri ser en af de bedste Egenstaber ved Systemet, at den vedkommende Egn kommer til at aflægge Prøve paa, om den virkelig føler Krang og har Villie til at bidrage til en Banes Anlæg, idet det overlades til dens egen Selvwirkomhed at skaffe det Tilskud tilveie, som udfordres ved Siden af denne Hjælp fra Statens Side. Staten vil selv om der skulde blive Tale om endnu flere Sidebaner end de 3 ifjor vedtagne og den, hvorom der her foreligger Forslag, ingenlunde blive overbeholdt, idet dens Tilskud ikke er saa stort, og dens Hjælp neppe vil blive paataalt samtidsigt til alle de forskellige Baneanlæg. Som det ifjor blev oplyst fra Udvalgets Side, er der neppe i det kommende Aar andre Samfærdselsmidler end netop Limfjordsbroen, som kunne siges at ville stille ekstraordinære Fordringer til Statskassen. Derimod er der ganske vist opstaaet det Spørgsmaal, om den Hjælp, der saaledes ydes af Staten, er saa stor, at det virkelig under de nuværende Forhold vil være muligt at skaffe disse Jernbaner tilveie. Det vil ses, at der i Finantsudvalgets Betænkning, som omdeltes forleden, findes en Beretning om de 3 Jernbaner, hvorpaa der ved Loven af 23de Mai 1873 er givet Indenrigsministeren Bemyndigelse til at give Concession. Det er ikke meget opmuntrende Dplysninger, der her foreligger; men dels maa man herved tage i Betragtning, at Foretagender, der saaledes fremkomme i en ny Form, ikke saa hurtigt lade sig sætte i Værk. — Der er jo endnu ikke hengaaet et Aar, siden Loven udkom, og dels er det af Vigtighed at erindre, at det forløbne