

Statsbanerne tilgode, men gaa direkte til England. Jeg skal foreløbig indskrænke mig til at udtale dette, idet jeg jo senere vil faae Leilighed til at komme nærmere ind paa det hele Spørgsmaal. — Da jeg har faaet Ordet i den foreliggende Sag, skal jeg dog udtrykkelig bemærke, at jeg selvfølgelig hverken har eller kan have noget imod, at Gænen omkring Lemvig kommer i Forbindelse med Statsbanerne paa de i Lovudkastet omhandlede Betingelser, og jeg kan saa meget mindre have noget derimod, som det er mig meget kjært, at det erede Medlem for Ringkjøbing Amts 2den Valgfreds, der har gjort sig saa megen Umage i denne Sag, nu har Udset til at faae et rimeligt Ønske opfyldt. Jeg skal kun henstille — men det er da ogsaa kun en Henstilling — til den høitærede Indenrigsminister og til det eventuelle Udvalg, om det ikke vil være naturligere, at Banen i Stedet for at udgaa fra Bemb — hvad der er en meget lang Strækning — kom til at udgaa fra Ottesund eller et andet Sted mere Nord paa, hvorved den kunde komme i en nærmere Forbindelse med Ostbanen, idet den saa kom til at staa i umiddelbar Forbindelse med Endepunkterne af saavel denne som Vestbanen.

**Maaberg:** Maa jeg først udtale min Paaskjænnelse til den høitærede Minister for; at dette lille Lovforslag er fremkommet, idet der derved er vist, at man vil komme den vedkommende Egn imøde, der føler en stærk Trang til at komme i en mere umiddelbar Forbindelse med Statens Hovedbaner. Jeg er enig i, hvad der i dette Lovforslags Motiver er udtrykt, at dette Stykke Jernbane er at betragte som en Fortsættelse af den vestjydske Bane, og jeg finder ogsaa den Bestemmelse i selve Lovforslaget heldig, at Statens Bidrag, istedetfor som i Loven af 23de Mai 1873 at skulle fordeles paa flere Aar, er her foreslaaet fordelt paa 2 Aar, hvilket vistnok vil have megen Betydning for dette Anlægs Fuldførelse, men ligeover for Statskassen ingen Betydning kan have. Derimod er der en Bestemmelse i Slutningen af § 2, som gaar ud paa at fastsætte en Begrænsning for den Del af Anlægssummen, for hvilken Statens Bidrag skal træde tilbage. Dette vil vistnok under almindelige Forhold ikke have Noget at betyde; men under de nuværende Forhold, hvor Stigningen i Arbejds løn og Prisene paa Materialer — og navnlig paa de Materialer, som anvendes til Jernbanebygning — er saa stærk, at man ikke paa nogen Maade kan vide, hvilken Anlægs sum der er nødvendig at anvende, naar den Tid kommer — om 2 eller 3 Aar — da Anlægget skal fuldføres, kan en saadan Begrænsning af Anlægs summen medføre Banskæligheder. Derimod finder jeg det naturligt, at der paa en eller anden Maade er en Begrænsning. Skjøndt der ikke i den tidligere nævnte Lov om Statens Tilskud til forskjellige Sidebaner til de jyske-sjydske Baner er sat no-

gen saadan Begrænsning eller taget noget saadant Forbehold, finder jeg det desuagtet naturligt, at der er en saadan Begrænsning, da Staten her skal være Aktionær for det Bidrag, den yder til disse Jernbaneanlæg; men jeg tror, der er en anden Form, hvorunder Staten kan sikkes for, at dens Bidrag ikke skydes længere ud, end nødvendigt er, og jeg tror da at kunne henvise til, saaledes som det er fastsat i nogle af de sjællandske Jernbanelove med Hensyn til Statens Garanti. Jeg tror, at den første af disse Love, hvori en saadan Bestemmelse er indført, er Loven af 21de Juni 1867 om Anlægget af den sydsjællandske Jernbane. Der var det jo forudsat, at forsaavidt Koncession til denne Banes Anlæg blev givet til Andre end det sjællandske Jernbaneselskab, skulde Staten enten garantere Halvdelen af Anlægs kapitalen med 4 pCt., eller hele Anlægs kapitalen med 2 pCt., derved vilde det aabenbart lige saa godt som her have sin Betydning og i Grunden større Betydning, at Anlægs kapitalen ikke er skruet saa højt op, at Staten kom til at garantere for en Kapital, som slet ikke er anvendt, men at der er givet en Bestemmelse om, at det kun skal være for den bevislig til Anlægget anvendte Kapital, at Staten skal yde Garanti. Naar man her tilspøier en lignende Bestemmelse, nemlig at det kun er, for saa vidt som der bevislig anvendes en saadan Kapital, at Staten skal yde Bidrag, da vil dette blive den yderste Del deraf, thi det er ganske vist saaledes, at, uagtet det naturligvis i det Hele taget kan have sine Banskæligheder at tilveiebringe de nødvendige Kapitaler til disse Baneanlæg vil dog den Del af Anlægs kapitalen, som skal træde tilbage for Statens Tilskud, være den vanskeligeste at tilveiebringe, idet dette naturligvis maa betragtes som et rent Tilskud, hvoraf der egentlig ikke kan være Udset til noget Udbytte. Med Hensyn til den Bestemmelse, som findes i § 7 i Loven af 23de Mai 1873 om, at der kan træffes Overenskomst om, at Staten overtager Driften, da er dette en Bestemmelse, som jeg anser for at være overordentlig heldig iær for saadanne korte Sidebanestrekninger som den, der her omhandles. I den Paragraf, som omhandler dette, findes der rigtignok den Tilspøining, at det først er, naar Anlægget er fuldført, at en saadan Overenskomst skal træffes. Jeg veed nu ikke, om det just skal forstaaes efter Bogstavet, saaledes som det staar, og jeg ønsker derfor i denne Henseende at høre den høitærede Ministers Udtalelse, om der ikke lige saa godt kan træffes en Overenskomst med Regjeringen om Overtagelse af Driften af en saadan Bane, allerede naar den nødvendige Kapital er skaffet tilveie, saaledes at der kan meddeles Koncession til Anlægget, thi navnlig ved en saa kort Sidebane som denne, hvor en selvstændig Drift forholdsvis vil blive overordentlig kostbar, vil det have stor Betydning, at man allerede ved Begyndelsen af Anlægget har Bished for, at Staten vil overtage Driften paa saadanne Betingelser,