

Aktieret til dem, der ydede saadanne Bidrag, og det ærede Medlem antydede, at et saadant Forhold var tilstede i Norge. Saavidt mig bekendt, er der en væsentlig Forskjel paa Forholdet med Hensyn til Jernbaner i Norge og her. Jeg tror ikke, at der i Norge er anlagt eller drives nogen Bane udelukkende for Statens Regning, men at alle de anlagte Jernbaner ere komne tilveie ved fælles Tilskud fra Staten og de paagjældende Egne i forskjellige Forhold, og Følgen deraf har været, at der for hver Jernbane er etableret en særskilt Bestyrelse, og at hver Jernbane har sit særskilte Regnskab, som gjør en Opgjørelse mellem de forskjellige Interesserede let. Underlebes stiller Forholdet sig her, hvor vi tilstræbe en ensartet Bestyrelse af alle vore Statsbaner. Her vilde det være nødvendigt ligeoverfor Aktionærerne, der jo, naar Udbyttet havde naaet en vis Høide, maatte kræve Udbytte af deres Aktier, at have et specielt Regnskab for den Afdeling af Jernbanen, hvori de vare interesserede; men det vil have meget store Vanskeligheder, og de Vedkommende vilde neppe søle sig tilfredsstillende ved Opgjørelsen. Deres Stilling vilde jo iøvrigt blive temmelig mislig overfor Jernbanedriften, thi det er klart, hvad jeg ogsaa tror, det ærede Medlem indrømmede, at de ikke vilde faae nogen Indflydelse paa Driften, men maatte være tilfredse med den Opgjørelse, der tilveiebragtes af Administrationen. Jeg tror derfor, at den her antydede Udvei vilde være i og for sig upraktisk. — Man har jo ogsaa tænkt sig en anden Udvei, den nemlig, der er brugt f. Ex. her paa Sjælland, hvorefter der skulde tilveiebringes en Forstærkningssum, som, naar Indtægten af Banen ikke havde en vis Størrelse, Brutto eller Netto, skulde tjene til at supplere det Manglende. Dette System har jo det for sig, at det aabner Udsigt til, at Forholdet engang kan ophøre, idet Summen enten efter en begrændset Aarrække vil være spist op, eller Jernbanen vil, ligeledes indenfor en vis Aarrække, have givet den Indtægt, som er den normerede, hvorefter da Forstærkningssummen tilbagebetales de Paagjældende. Der findes jaaledes ved en sjællandsk Bane og ved den lolland-falsterke Bane den Bestemmelse, at naar Nettoudbyttet gennem en vis Aarrække har været saa og saa stort, bliver Forstærkningssummen tilbagebetalt, og de Vedkommendes Forhold til Banen dermed hævet. Men skjøndt altsaa dette System aabner Udsigt til, at den Tid, hvori en særlig Regnskabsaflæggelse vil være fornøden, kun bliver begrændset, saa tror jeg dog, at ærede Herrer, som ville bestjæftige sig med dette Spørgsmaal, ville finde, at Gjemmesørelsen af dette System vil volde overordentlig stor Vanskelighed.

Med Hensyn til Størrelsen af Bidraget har der været udtalt den Formening, at det vilde være rigtigst at forlange et tildeels lige stort Belsøb fra alle Egne. Det kan jeg ikke gaa ind paa, thi Følgen deraf vilde ganske vist være, at der blev

Egne, som ganske udelukkedes fra at faae Jernbaner. Der er Egne, som ere saa fattige, saa lidet opbyrkede, at de ikke vilde være i Stand til at yde et saadant Tilskud, som maatte være det almindelig gjældende, og som derfor vilde være afslaaene fra Udsigten til at faae nogen Bane. Jeg tror derfor, at det er rigtigst og forsvarligt at paalægge de forskjellige Egne forskellige Bidrag, og der maa da her efter min Mening den større eller mindre almindelige Interesse komme i Betragtning, som det paagjældende Jernbaneanlæg har, eller omvendt, den større eller mindre rent lokale Interesse, Anlægget har, ligesom ogsaa vedkommende Egnens Evne til at yde Tilskud — og ved Siden deraf tillige Jernbanens Beføstelighed — maa komme i Betragtning. Det er disse Momenter, som Regjeringen har tillagt Betydning ved Fastsættelsen af det foreslaaede Bidrag. I Anledning af disse skal jeg bemærke, at Udgiften til Anlæg af og Udstaffelse af Driftsmateriel til Årsens—Kommerup Banen er beregnet til 452,000 Kroner pr. Mil, medens den tilsvarende Udgift til Struer—Thisted Banen kun er 419,000 Kroner, altsaa Noget over 30,000 Kroner pr. Mil mindre. Dernæst skal jeg tillade mig at oplyse, at i Tilveiebringelsen af det foreslaaede Bidrag af 100,000 Kroner pr. Banemil paa Årsens—Kommerup Banen, vilde 1,666 Tønder Hartkorn komme til at deltage, medens der paa den anden Bane kun er 1,085 Tønder bidraggydende Hartkorn, og endelig skal jeg oplyse, at Tallet af bidraggydende Individuer er for den første Bane 666 og for den anden Banes Vedkommende kun 440. Jeg skal forudstikke den Bemærkning, at jeg er enig med dem, som have ytret, at Antagelsen af dette System vilde give meget lidt Udsigt til frivillige Bidrag, og at man altsaa maatte gjøre sig fortrolig med den Tanke, at det, der skulde tilveiebringes, vist maatte ske gennem tvungne Bidrag, men naar Nogen har set Sagen fra den Side, at det skulde være en Opgivelse af den lovgivende Myndigheds Skattebevillingsret, tror jeg dog, at man har givet Sagen altfor store Dimensioner. Her er ikke Tale om at paalægge nogen Skat; thi Bidraget vil jo ikke kunne udskrives uden den paagjældende kommunale Autoritets Samtykke. Men har Kommunen givet sit Minde til Bidraget, ser jeg ikke, at der er nogen anden Maade at tilveiebringe Fordelingen paa end den, som er foreslaaet. Det er da ogsaa i Overensstemmelse med den Fremgangsmaade, man har brugt ved Fordelingen af Expropriationsbidragene, ligesom Loven af 26de Mai 1868 gennem alle de senere specielle Jernbanelove angaaende private Baner.

Ærede Medlemmer have udtalt sig stærkt for det Dristelige i, at Regjeringen maatte kunne erhverve allerede nu anlagte Baner. Jeg har oftere haft Leilighed til at yttre, at det ogsaa er Regjeringens Ønske, at det maatte kunne ske. At