

andre Baner, f. Ex. dem paa den lille jydste Halv, hvorom der kan blive Tale, tilbøds paa Grund af det store Opland, de tilføje Statsbanerne, men navnlig, hvis Grenaa-Havn skulde faa den Ubøidelse, som har været tilfaldet paa Grund af, at der i saa Fald ganske vist over disse Baner vilde aabnes en ikke ringe Trafik fra Sjælland. Det erede Mindretal udtaler sig meget stærkt mod Kjøbet af de private Baner, men det forekommer mig, at dets Raisonnement i saa Henseende gaar lidt ved Siden af det egentlige Forhold, thi det erede Mindretal mener, at dersom man nu f. Ex. anlægger en Herning-Olgod-Bane, vilde Eierne af Silkeborg-Herning-Banen være Herre over Forholdet og kunne strue Prisen paa Banen op saa højt, som det skulde være. Jeg skal i saa Henseende bemærke, at der dog er en Klemme paa ham, at man jo for at bruge Banen til gennemgaaende Drift slet ikke behøver at købe den, thi i Koncessionen, som er meddelt Vedkommende, staar der i § 29: „i det Tilfælde, at Regjeringen skulde agte selv at anlægge eller tillægge Andre Koncession til Anlæg af Jernbaner, der af vor Regjering ønskes satte i Forbindelse med den her koncessionerede Jernbane, skal Koncessionshaveren i Mangel af mindelig Overenskomst med Vedkommende om Betingelserne for den gjensidige Tilslutning og Drift, være underkastet de Bestemmelser, som af vor Indenrigsminister maatte blive givne“. Det er altsaa klart, at der ikke er det Allerringeste i Veien for, at Silkeborg—Herning-Banen uden at noget Kjøb finder Sted kan blive benyttet og derved i Forbindelse med de andre Baner efter de Bestemmelser, som gives af den høitværdige Indenrigsminister, og jeg maa sige, at dersom det stiller sig saaledes, at den erede Indenrigsminister giver saadanne Bestemmelser, tror jeg, at Forholdet for den, der eier Banen, vil blive saa ubødig med Hensyn til Driften, at det er saa langt fra, man vil faae vanskelige Betingelser, at man tværtimod meget let vil kunne opnaa rimelige Vilkaar for et Kjøb. Thi det er jo klart, at skal en saadan Banestump paa ikke mere end 5 Mil drives for egen Regning for gennemgaaende og lokal Trafik, vil denne Drift blive overordentlig dyr, naar den skal rette sig efter andre Baners Drift, at det er umuligt Andet, end at der vil opstaa Driftsudgifter, som paa ingen Maade ville kunne opveies af Driftsindtægterne. Nei, jeg frygter meget mere for en anden Ting, og det er, at Regjeringen kontraktmæssig skulde ville overtage Driften af denne Bane. Det er egentlig det, jeg synes mindst om, thi har Regjeringen paa en eller anden Betingelse overtaget Driften af Banen, ja saa er der i og for sig for Eierne ikke nogen videre Grund til Andet end, hvis han ikke kan faae den Pris, han forlanger, at se Liden an; saa har han ikke de store Driftsudgifter, og saa taber han selvfølgelig ikke saa meget derved. Det er, som sagt, mere

det, jeg frygter for, at man ad denne Vej skal trække Overdragelsen af Banen ud, og jeg tilstaar, at jeg nærer, efter en Bemærkning af den erede Minister under Konferencen, en vis Frygt for, at der fra Regjeringens Side alt er truffet Foranstaltninger, som ville føre os hen til denne Eventualitet. Hvorvidt dette skriver sig fra den erede Indenrigsminister eller fra tidligere paatagne Forpligtelser, er Noget, jeg ikke her ser mig i Stand til at oplyse. I ethvert Tilfælde har dette Spørgsmaal om Kjøbet af de private Baner jo været et af dem, som Udvalget i og for sig slet ikke har kunnet bestjæftige sig videre med, thi det er jo klart, at hvilken Mening man end kan have derom, er det naturligtvis et Spørgsmaal, om hvis Løsning Forslag ene kan og maa udgaa fra Regjeringen. Af de Forhandlinger, som bleve førte her ved Sagens første Behandling, maa jeg antage, at den erede Indenrigsminister, efter de Udtalelser, der ere fremkomne i Betænkningen, vistnok vil tage denne Sag under Overveielse, og det vil jo da blive Thingets Sag, naar Forslag i saa Henseende komme frem fra den høie Regjering, at afgjøre, hvorvidt de Betingelser, der kunne opnaas, ere saadanne, at man mener, Statskassen forsvarelig kan gaa ind paa dem eller ikke. Naar det erede Mindretal i sin Betænkning har udtalt, at Regjeringen vistnok i denne Sag med Hensyn til sine Tilbud er gaaet for vidt, skal jeg sige, at jeg i saa Henseende ikke har nogen som helst Formening, thi der har ikke, det jeg har set, foreligget Udvalget Noget, der kunde give Oplysning i saa Henseende. Det Gnefte, der har foreligget for Udvalget, er en Dggjørelse af, hvad disse private Baner have kostet at anlægge, og det er for Randers-Grenaa-banen 3,051,000 Kr., for Aarhus-Nyom-banen 2,150,000 Kr. og for Silkeborg-Herning-banen 2,000,000 Kr. Hvad iøvrigt Silkeborg-Herning-banen angaar, maa jeg sige, at det vel er oplyst, at den har kostet 370—400,000 Kr. pr. Mil, men den Beretning, som foreligger fra vedkommende Anlæggers Side, er lidt konfus, saa det er ikke godt muligt at finde rigtig Rede i den. Det synes, som om der foruden denne Sum tillige paahviler vedkommende Eier forskellige Erstatninger til tidligere Parthavere.

I Overensstemmelse med disse Anskuelser, som jeg her har tilladt mig at udvikle — jeg maa bede at undskyldte, at jeg har trøttet Thinget saa længe, men det var nødvendigt for mig at fremsætte, hvad der kunde oplyse Sagen i alle sine Enkeltheder — har Udvalgets Heltal, som det vil ses, stillet Forslag til forskellige Endringer af Lovforslaget, saaledes at disse Anskuelser kunne finde et bestemt Udtryk. Hvad Betydningen af de enkelte Bestemmelser angaar, som jeg ikke har troet det fornødent at omtale, da antager jeg, at den vil være saa klar og iøjensaldende, at en nærmere Udvikling deraf ikke behøves. Hvad det erede Mindretal angaar, saa har det jo, som de Herre