

num for, hvad denne Godtgjørelse maatte stige til, et Maximum for Amterne af 75,000 Kr. pr. Mil og for Byerne af 15 Kr. pr. Individ; det skulde være Maximum for det Tilskud, der af den paagjældende Egn skulde ydes til Staten. Det andet Thing har nu fundet, at dette Bidrag var for ringe, men i Stedet for, at man, som det vilde have forekommet mig rimeligt, kunde have lagt nogle Procent paa den Norm, Folkethingens-udvalget havde foreslaet og, om man mente det berettiget, f. Ex. kunde være gaaet til det Dobbelte af, hvad Expropriationen kostede, har man i Landstthinget valgt en ganske anden Norm for at bestemme dette Tilskud. Man er nemlig gaaet ud fra, at den paagjældende Egn burde yde et Tilskud, der svarede omtrent til den Udgift, som et Veianlæg af samme Udstrækning som Jernbanen vilde have kostet, og da et saadant Anlæg af den egentlige Veibane i Reglen, naar man ser bort fra Expropriationer, som Landstthinget i Øvrigt foreslaar helt udredede af den paagjældende Landsdel, omtrent vil løbe op til $\frac{1}{3}$ af Anlægssummen for en Jernbane, har man i Landstthinget valgt denne Trediedel og sagt, at $\frac{1}{3}$ af den virkelige Udgift til Baneanlægget skal tilflydes af den paagjældende Egn. Men derved forekommer det mig, at Landstthinget har set ganske bort fra, at saa komme alle Egne til at betale lige Meget; thi et Veianlæg som et Jernbaneanlæg, naar man ser bort fra Expropriationen, vil i Reglen blive lige kostbart gennem frugtbare Egne og gennem ufrugtbare, gennem stærkere befolkede og tyndere befolkede Egne; det koster i Reglen lige saa Meget at anlægge en Landevei gennem de jydste Heber, naar man gaar ud fra, at den anlægges paa samme Maade, som naar den anlægges gennem Fyns frugtbareste Egne. Landstthinget har sølt dette og har, derfor ogsaa strax i Anvendelse fraveget dette Princip, navnlig ved Herring-Sjernbanen. Landstthinget siger, at vi mene, at, naar vi følge dette Princip, medtage vi de fattige Egne for stærkt, og derfor foretage vi en Nedsættelse; men et Princip, som man, i det Øieblik man skal anvende det, strax opgiver, giver jeg ikke Meget for. Jeg tror derfor at maatte hævde, at den Anskuelse, der i saa Henseende gjorde sig gjældende i dette Thing i Fjor, er at foretrække for Landstthinget, og hvis man finder, at man derved ikke bebyrder Kommunerne nok, en Mening, jeg for Øvrigt ikke deler, saa beholde man den samme Norm, men saaledes, at der lægges nogle pCt. til paa den. Da kommer der Gradation, Forskjel mellem de Egne, der ere bedre, og de, der ere slette, frem. Men hvad der endnu mere bestyrker mig i, at man maa opgive den nye Norm for Tilskudet, som Landstthinget har valgt, er, at, saaledes som Landstthinget forlanger dette Beløb betalt, bliver det i Virkeligheden lavere end efter Folkethingets Forslag i Fjor. Landstthinget gaar nemlig, som de Herrer ville se i Betænkningen, ud fra, at denne Trediedel, der ikke maa

overstige et Maximum af 90,000 Kr., at dette Beløb skal betales til Staten i Løbet af 15 Aar, men vel at mærke, uden Rente, medens Folkethingets Flertal i Fjor foreslog, at det Beløb, som Expropriationen havde kostet indenfor det Maximum, man havde sat, skulde af den paagjældende Egn forrentes med 4 pCt. og afdrages i mindst 28 Aar. Jeg maa dog bemærke, at, naar jeg siger, at det af Landstthinget bestemte Bidrag i Virkeligheden bliver lavere end det af Folkethingets Udvalgs Flertal i Fjor bestemte, saa er det kun absolut taget; thi ser man hen til Besskaffenheden af de Baneanlæg, Landstthinget endelig er kommet til at foreslaa, saa bliver Bidraget efter dets Forslag relativt ganske vist en højere Del af Anlægsomkostningerne. Dette hænger sammen med, at Landstthinget, som det allerede er bemærket af en foregaaende eret Taler, har troet, at det lettere Anlægssystem var anbefaleligt med Hensyn til de Baner, hvorom her er Tale. Hvad nu dette lettere Anlægssystem angaar, har en foregaaende eret Taler allerede fremhævet de væsentlige Kriterier derfor, de væsentlige Punkter, hvori det afviger fra det System, man hidtil har fulgt. Jeg skal tillade mig at gjøre et Par Bemærkninger med Hensyn til dette, som det forekommer mig, meget vigtige Spørgsmaal. Skjøndt vore Jernbaneanlæg vel i Almindelighed maa siges ikke at være dyre i Sammenligning med, hvad Jernbaneanlæg koste i Udlandet, erkjender jeg dog, at, naar vi skulle stride videre frem med Anlæg af Jernbaner, maa det Spørgsmaal nødvendigtvis paatrænge sig, om man ikke bør søge efterhaanden at komme til et Anlægssystem, hvis Udgifter staa i et mere passende Forhold til den Trafik, som man kan vente vil udvikle sig paa den paagjældende Bane, med andre Ord, om man ikke bør gaa over til et Anlægssystem, som har mere Udgift til at svare en nogenlunde antagelig Rente af Anlægget, end det hidtil har været Tilfældet ved Statsbaneanlægene. Jeg tror dog, at, naar Staten skal gjøre disse Anlæg, og naar der altsaa er Spørgsmaal om Baneanlæg af den Betydning, som der her er Tale om, vilde det være urigtigt, om man gik til det lettere System. Jeg tror, at man saa vilde gjøre sig skyldig i den samme Feil, hvori man gjorde sig skyldig, da man gik over til Systemet af 1873, at man kom for tidlig dertil. Jeg tror nemlig, at det overhovedet, naar man anlægger Baner for Statens Regning og med det Niemod, at Staten skal drive dem, i Almindelighed vil være urigtigt at afvige væsentlig fra det System, som Statsbanerne nu en Gang ere vant til. Jeg har ved anden Leilighed med Hensyn til dette almindelige Spørgsmaal havt Anledning til at udtale mig overfor den høje Regjering om dette lettere Anlægssystem, og jeg skal i denne Henseende for dem, der maatte interessere sig for dette Spørgsmaal, henvise til Ministeraltidenden, hvor