

— og det kan jo ogsaa siges om Private — er det kun med meget stort Forbehold, at dette kan paastaas. Der opstaar et Liebhaberi i en Egn hos Befolkningen, saa at den tilføjesætter alle mulige fornuftige Hensyn og styrker sig ind i Foretagender, uden at de selv vide, hvordan de kunne komme igjennem med dem, og vi have jo rig Erfaring for, hvorledes det vil gaa Kommunerne — jeg tænker nemlig paa Amts-kommuner og tildeels ogsaa paa Kjøbstadkommuner — og hvad det betyder for Private at befatte sig med Jernbaneanlæg. Der kan efter min Mening slet ikke rettes Hebreidelser mod Folk for ikke at have vist Overtænsfomhed og Forsynlighed; uagtet al Forsynlighed kan Tidernes Ugunst føre med sig, at Folk, der befatte sig med disse Sager, kunne komme i en meget stor Forlegenhed. Men Forlegenheden indskrænker sig ikke til dem alene, som det f. Ex. vilde være Tilfælde ved et mislykket Indbæmningsforetagende eller deslige, det gaar ligesom ud over Staten, naar et Jernbaneanlæg mislykkes. Ikke alene har Staten et meget stort Beløb indstaaende i Jernbanerne, men det Gode, som de skulde bringe Befolkningen, hvorved Staten skulde høste Nytte, Gavn og Fordel af de Penge, den har indsat i Banerne, vilde være aldeles tabt, Lingen er saa at sige ødelagt, og desuden maa det ikke ubelædes af Betragtningen, at ved et saadant privat Forntagende kommer den Ene til at leve paa den Andens Beføstning, Folk som saa at sige ere døde for al Udviilling, som ganske rolig bleve sidende stille og lod de Andre om Foretagendet, komme saa at sige til at leve paa Andres Beføstning. Det er Noget, vi ikke kunne eller maa se bort fra. Det er Utsammen Noget, der først rigtig kommer frem for den Private, og jeg skal med det Samme sige ogsaa om de private Jernbaneforetagender, at det kun er en Indbælning, naar et Jernbaneselskab tror, at det er det, der kommer til at staa til Styrs for sine egne Anliggender. Det, et Jernbaneselskab har at gjøre, hvad Indflydelse det isvrigt har, er meget lidt undtagen at skaffe et meget stort Pengebeløb tilveie. Det er mere og mere blevet Skik i vor Lovgivning og i Kontrakter, som følger deraf, at de forskjellige Ministerier faae Bemyndigelse til at udføre det og det og til at afgjøre det og det, og disse Bemyndigelser have paa disse Omraader ført dertil, at der som de, der forestod disse Foretagender, havde vist, hvad de saakaldte Bemyndigelser vilde føre til, og hvad de have ført til, vilde alle Jernbaneanlæg af privat Natur efter Loven af 1873 ikke være bleene foretagne. Der er truffet saadanne Bestemmelse af Ministeriet, som ligesom i meget høi Grad greb ind i det, som før en stor Del var Hensigten med private Jernbaner, nemlig at de nogenlunde kunde betale sig. Jeg siger dette, for at de, der have Tendens til at danne Selskaber og ville gjøre noget Eignende, som Jernbaneloven af 1873 gaar

ud paa, skulle vide, at der paa ethvert Trin, de skride frem, vil komme saadanne Banfælgigheder og Bryderier, som de aldrig have tænkt paa, naar de blot stod med Loven i Haanden og læste den. Jeg formaar altsaa ikke at indse, at der er Andre end Staten, som med nogenformelst Nytte kan bygge Baner, naar henses til, hvad Jernbaneanlægs Opgave er. Loven af 10de Marts 1861 indeholder den Bestemmelse, at den halve Del af Expropriationsudgifterne skulde erstattes Statskassen af vedkommende Egne; det stod hen, indtil det blev afgjort ved Loven af 26de Mai 1868. Det er ogsaa et Punkt, som jeg tror, det er værd at drage frem, naar vi drøfte Jernbaneanlæg. Skjøndt Loven af 10de Marts 1861 bestemte, at det var de Egne, der nærmest kunde siges at have Nytte og Gavn af Banen, som skulde udrede deres Andel af Expropriationsomkostningerne, saa blev dog Resultatet, dengang Loven af 26de Mai 1868 blev vedtagen, det, at denne Kreds blev udvidet saa at sige til hele Sylland og Fyn. Jeg mener, det er rigtigt at drage dette frem, at man, naar der er Tale om dem, der have mest Nytte og Gavn af Jernbanen, ikke da indskrænker dette for Exempel til de Kommuner, over hvis Grund Banen løber, men tager det i en meget vid Udstrækning, og jeg mener, at Loven af 26de Mai 1868 gjorde netop Ret i at tage dette Begreb i en meget stor Udstrækning, thi det er nemlig, naar Begrebet skal tages i en indskrænket Betydning, ikke muligt at paavise, hvem der har mest Nytte og Gavn af en Jernbane. Jeg siger dette, fordi denne Lovs § 2 befatter sig med, at der skal gives Tilskud af indtil 75,000 Kr. pr. Banemil, men isvrigt overlades det til Ministeriet at bestemme, hvorledes dette Beløb skal fordeles. Jeg mener, at det paa ingen mulig Maade kan gaa an at overlade dette til Ministeriet; det skulde i det Mindste fastsættes ved Lov, hvorledes Tilskudet skal fordeles. Lad os nu engang se paa de lokale Forhold; skjøndt jeg ikke er personlig bekendt med Forholdene paa Fyn, kan jeg dog danne mig en Forestilling om, hvorledes det der ser ud. Jeg skal fremdrage Punktet ved Ringe og give et Omrids af, hvorledes en Kommune kan blive indviklet i en Beskæftning til Jernbanen. Nu skulde jeg tage meget feil, om de, der bo rundt omkring ved Ringe, ikke skulde være beskattede til Længdebanelen, altsaa med 1 Kr. pr. Lønde Hartkorn. Jeg skulde tage meget feil, om de, der bo ved Ringe, ikke have taget Del i at anlægge den private Jernbane mellem Odense og Svendborg og altsaa ere beskattede gjennem Amtet og igjennem Kommunen og selv personlig. Jeg skulde tage meget feil, om de, der bo ved Ringe, ikke skulde være beskattede til Banen Ringe-Jaaborg igjennem Amtet og igjennem Kommunen, saa at altsaa den Mand, der bor ved Ringe, er beskattet til Jernbaner i Fyn i fem forskellige Grader. Jeg mener, at det er Noget, vi ikke