

paa den Maade kunne blive ved med, vi maa have det stillet klart og kunne ikke gaae let henover, hvorledes en sliq. Bestatning foregaar; men Hovedpunktet i, hvad jeg vil sige, er egentlig det, at vi ikke maa indskrænke det lokale Begreb om Nytten af Jernbaner til de Kommuner, der ligge nærmest ved Banerne, og som følge deraf heller ikke indskrænke os med Hensyn til Tilskudet til den snevære Krebs. Jeg kommer som følge deraf til den Betragtning, at det Rimeligste er, at vi, naar der skal gives et Tilskud, og naar Staten bygger Banerne, da holde os til det Tilskud, som Loven af 26 Mai 1868 bestemmer. Jeg tager neppe fejl, naar jeg siger, at dengang Ministeriet bestemte sig til den private Banebygning, da var en medvirkende Grund dertil, foruden den, at vi havde det, der kaldes Hovedbanen, det store Begjar, der fremkom om at faae Jernbaner. Jeg tror, at der fremdeles vil komme Begjæringer om Jernbaner, hvad enten Staten bygger dem efter Loven af 10de Marts 1861, eller de Private faae Lov til at bygge dem efter Loven af 23de Mai 1873, eller om den Lov bliver vedtagen, der her foreligger fra den høitærede Minister. Jeg tror, at Begjæringer om Jernbaner aldrig ville udeblive. Men der kan ikke tages Hensyn til, om en Egn's Beboere uafslædig raabe paa at faae en Jernbane, og at en anden Egn's Beboere tie stille; det er Noget, som Lovgivningsmagten maa overveie, hvorledes der skal gaas frem i de enkelte Tilfælde. Som følge af min Betragtning er det en Selvfølge, at jeg stemmer med dem, der tilraade — og jeg kan gaa videre og ligefrem opfordre Regjeringen dertil — saasnart som muligt at se at komme dertil, at Staten kan komme i Besiddelse af de private Baner, der ere byggede efter Loven af 1873. Jeg tror, at Tiden nu er gunstig dertil, jeg tror, at det ligefrem er nødvendigt at Staten foretager dette Skridt, og jo før den foretager det, jo mindre tror jeg ogsaa, at Omkostningerne ved Pengeomsætninger og Laan, som disse ulykkelige Forhold altid føre med sig, ville blive. Der er jo desuden en anden Grund, som jeg synes bidrager til, at vi ikke kunne have denne Sammenblanding af alle disse Maader at bygge Jernbaner paa. Jeg fornaar ikke at indse, hvorledes det kan findes rigtigt, at det private Jernbanestykke for Ex. fra Odense til Kinge skal ligge imellem Statsbaner ved begge Endes og ligeledes; at det Stykke Jernbane fra Silkeborg til Herning skal have Statsbaner ved begge Endes. Det var en Sammenblanding, som jeg tror er helt utaalelig. Det er vistnok, som en æret Taler har sagt, en Vanskelighed for Administrationen at gjøre rigtig Rede i den Henseende, saaledes at det med nogenlunde Sikkerhed kan siges, hvad der er Ret; men der gaar ogsaa en Uendelighed af Tid og Omkostninger til Spilde. Det er jo en given

Sag, at jo mindre et Stykke Jernbane er, desto mere koster det i Arbejdskraft.

Naar jeg nu kortelig skal sige, hvad min Mening er, saa er det den, at jeg, saavidt Jernbanebygningen angaar, tilraader helt at vende tilbage til Loven af 10de Marts 1861 og at sørge for, at Banerne i Sylland kunne komme under samme Bilklaar, samt at sørge for at gjøre Ret og Skjel med Hensyn til de Offre, der ere ydede af Kommuner og Private i meget stor Udstrækning; for at faae en Drift paa alle disse Baner, som saavidt mulig kan tilfredsstille Publikum. Man kan slet ikke gjøre Ret og Skjel, hvor den private Drift og Statsbandedriften skal være sammenblandet. Man kan da paa ingen Maade være sikker paa, at Enhver nyder det, han kan tilkomme efter sin Indsats. Det er nemlig efter mit Skjøn umuligt at paavise Sammenhængen mellem den private Banes og Statsbanens Fortjeneste; det er et Regnestykke, der umulig lader sig opstille. Vi kunne godt se, hvor de private Baner ligge og hvor Statsbanerne ligge, men hvad en privat Bane tilfører Statsbanen, og hvad Statsbanen tilfører en privat Bane, er kun en Skjønssag. Utsaa, jeg finder for mit Vedkommende, at hvorledes vi end se Sagen, skulle Jernbaneanlægene for Syllands og Jyns Vedkommende helst høre under Staten, og det er jo selvfølgelig, hvis Staten kan overkomme det og finder det rigtigt, heller ikke for tidligt at tænke paa at faae de sjældneste Baner, men ganske vist er dette jo et større Foretagende. En Ting skal jeg endnu sige, nemlig, at naar det er blevet sagt, at Odense-Svendborg-Banen bliver dyrere at erhverve, forstaar jeg det ikke ret, thi er det en Bane, der kan betale sig, er den ikke dyrere at erhverve end en, der ikke kan betale sig. Jeg tror, at et Aktiv, der, naar det er kjøbt, svarer sin Rente, kan ikke være kjøbt for dyrt, saa at der ingen Grund er til at vige tilbage for Odense-Svendborg-Banens Erhvervelse, om den end stiller strengere Betingelser, end de andre Baner formodentlig ville stille; thi der er Fordel for Staten ved at komme i Besiddelse af en Bane, der har Udsigt til at forrente sig. Jeg skal som Slutning opfordre ikke alene den ærede Minister, men Regjeringen til at se snarest muligt at erhverve de private Baner, der ere byggede i Sylland efter Loven af 23de Mai 1873. Det vil formentlig kunne ske uden nogen stor kontant Pengeudtælling. Jeg har nemlig tænkt mig, at det kan ske paa den Maade — vi maa lægge Mærke til, at de største Bidrag ere jo, tilskudte af Kommunerne og Private —, at Kommunerne og de Private meget godt kunne blive tilfredsstillede med kongelige Obligationer, og at der ikke til dem behøves kontante Penge. De kontante Penge, der skulde til, skulde være til at udbetale f. Ex. det Laan, som er optaget