

midler, som kunne anvendes paa denne Plads. Jeg haaber ogsaa, at Folkethinget vil tage noget Hensyn til den af 3,000 Arbeidsfolk underkrevne Adresse, som kommer dertil med en indtrængende Anmodning om at give Samtykke til Jernbanens Anlæg for at høde Noget paa den store Arbeidsløshed, der virkelig er tilstede i denne Egn. Med dette Haab skal jeg blot indskrænke mig til at anbefale Sagen til det høje Thing.

**Formanden:** Da Forhandlingen ikke vil kunne tilendebringes i Dag, anser jeg det for rigtigst her at afbryde den, for at den kan blive fortsat i næste Møde, der afholdes i Morgen med Fortsættelse af den Dagsorden, som var opført for Mødet for i Dag, nemlig:

Fortsættelse af første Behandling af:  
Forslag til Lov om forskellige Jernbaneanlæg  
i Fyen og Sylland.

Mødet hevet Kl. 4<sup>3/4</sup>.

## Fire og tyvende Møde.

Tirsdagen den 13de November Kl. 1<sup>1/2</sup>.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

Den eneste Sag paa Dagsordenen var:  
Fortsættelse af første Behandling  
af Forslag til Lov om forskellige  
Jernbaneanlæg i Fyen og Sylland.

**Lobiesen:** Den høitærede Indenrigsminister rettede igaar i sit Gjenvar til det ærede Medlem for 2den Kreds (Fornesbech) et meget bestemt Angreb paa det, vi i Diskussionen igaar kaldte Systemet af 1873, med andre Ord det System, hvorefter Staten har overladt Banebygningen, det vil sige de lokale Baners Bygning, til Private med et Tilskud af Statskassen. Jeg har ifølge min tidligere Stilling staaet dette Systems Tilblivelse saa nær, at det ikke vil forundre, om jeg efter dette Angreb dog vil søge, inden man forlader dette System, eller i hvert Tilfælde inden man tænker paa at forlade det efter det Forslag, der er fremkommet fra Regjeringens

Side, at anføre et Par Ord om, hvorledes jeg fra mit Standpunkt betragter det. Jeg tror da at maatte erindre om, at dette System gjentagne Gange er blevet godkendt her af Rigsdagen. Rigsdagen har ved tre forskellige Lovforslag havt Leilighed til at tage under Overveelse, hvorvidt man maatte anse det for rigtigt i Henseende til de lokale Baners Bygning at følge dette System, og Rigsdagen har villigen givet sin Stemme til disse Forslag. Det synes altsaa, at der allerede deri maatte være en Borgen for, at dette System ikke efter saa kort Tids Forløb nu maatte aldeles forlades. Jeg behøver ikke at nævne, at vi ifølge dette System, der dog først har virket fra 1873, have faaet 25 Mil Bane, altsaa en Banestrækning, der er længere end Statens Vest- og Syd-bane i Sylland. Den høitærede Ministers Hovedudgangspunkt i hans Foredrag var de Ord, at med Systemet af 1873 vilde vi nu og i en lang Tid ikke kunne komme videre. Den ærede Minister yttrede sig dernæst paa følgende Maade, at i Sommeren 1875 foresandt han ved sin Tiltrædelse af Ministeriet mere eller mindre forberedte Projekter — jeg nævner den ærede Ministers Ord og citerer altsaa i første Person — „saavidt jeg husker 35 forskellige Jernbaner, der alle hvilede paa Løftet i Loven af 1873. For Halvdelen af disse Baner var der allerede den Gang Lovhjemmel til at meddele Koncession. For Resten var der endnu ikke erhvervet en saadan Hjemmel til at bringe dem i Udførelse. . . . Vide De, mine Herrer! hvad Resultatet har været i den Tid, jeg har havt den Ære at være Minister? Resultatet er, at der er paabegyndt eller truffet Foranstaltning til 4 Jernbaneanlæg, og deraf ere de 3 Baner, som anlægges af det sjællandske Jernbanelokalskab“. Efter denne Udtalelse af den høitærede Minister ville ærede Medlemmer, der ikke i den yderste Detail kunne have fulgt Systemet af 1873 i dets Udvikling, unegtelig komme til et meget sørgeligt Resultat om dets Virksomhed; men jeg beder ærede Medlemmer ogsaa være overbeviste om, at dette beror paa en meget stor Feiltagelse hos den høitærede Indenrigsminister. Jeg er overbevist om, at den ærede Minister selv personlig vil give mig Ret i, at der ikke i Henhold til Løftet af 1873 nogeninde har foreligget Halvdelen af 35 Projekter end sige 35. Ærede Medlemmer ville vide, hvilke Forslag der har faaet Lovhjemmel i Henhold til Systemet af 1873; det er ikke nogen Hemmelighed, thi de Love foreligge jo. Ved Lov af 23de Mai 1873 gav Rigsdagen sit Samtykke til at yde Odense—Svendborg, Randers—Grenaa og Silkeborg—Herning Banen et Tilskud af 80,000 Kr. pr. Mil samt Halvdelen af Expropriationen. Ved Lov af 31te Marts 1874 gav Rigsdagen sit Samtykke til, at Bemb—Leruvig-banen fik en lignende Begunstigelse. Ved Lov af 4de Mai 1875 fik Skive—Glyngøre-Banen og Aarhus—Nyom-Banen den samme Begunstigelse.