

baner, der ikke have andet Hensyn end at befordre et enkelt Steds lokale Trafik. De Baner, der her ere bragte i Forslag, ere imidlertid en Mellemting mellem de to nævnte Klasser. Jeg vil sige, at de ikke ville blive anlagte som Statsbaner efter de Regler, hvorefter tidligere Statsbaner ere anlagte. De vilde ikke blive anlagte, hvis der ikke fandtes lokale Interesser, som kunde støtte dem meget betydeligt. Men, naar de blive anlagte, er deres Opgave dog i det Væsentlige den samme som de øvrige Statsbaners. De ere nemlig ikke alene bestemte til at tjene en enkelt Egns særlige Interesser, særlige Trafik; men de komme til at staa i Forbindelse med Statsbanerne paa en saadan Maade, at den Interesse, der knytter sig til dem, er almindelig, og at det derfor maa anses for rigtigt og hensigtsmæssigt, at Staten tager baade deres Anlæg og Drift ind under sin Bestyrelse. Der er, saa vidt jeg fortaar, den grundvæsentlige Forskjel i Opfattelsen mellem det ærede Medlem og mig, at han kun vil kjende Statsbaner som Kommunitationsled for den store, gennemgaaende Trafik, og saa springer lige til de egentlige Kommunebaner, som kun have et meget begrændset Terrain til Opland, og hvis Hensigt nærmest er at besørge den enkelte lille Egns lokale Trafik. Jeg tror ikke, at der er nogen Udfigt til fra min Side under disse Omstændigheder at komme det ærede Medlem nærmere imøde, og jeg skal derfor vende mig til de ærede Medlemmer i Salen, der have ytret noget større Bevillie overfor Regjeringens Forslag. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 3die Valgkreds (Overmoes), som i det Sels udtalte sig paa en velvillig Maade overfor Lovforslaget, anstillede først nogle almindelige Betragtninger og navnlig finantzielle Betragtninger. Resultatet af disse var, forekom det mig, at han ikke ansaa en aarlig Udgift af 2 Millioner Kr. til Jernbaneanlæg for at være af stor Betænelighed, selv under Forhold som de nærværende, der ikke kunne siges i finantziel Henseende at være overordentlig heldige. Jeg vil dertil sige, at ved Bedømmelsen af, hvor vidt det maatte anses for at være en betydelig eller meget bebyrdende Opoffrelse for Staten at udgive 2 Millioner Kr. aarlig, maa man tage Hensyn til, hvad de ville blive brugte til, og jeg vil da gjøre opmærksom paa, at efter min Opfattelse maa deres Anvendelse paa den Maade og efter de Regler, som ere foreslaaede i nærværende Lovforslag, siges at være ret produktiv. Det er nemlig min Opfattelse, at Baner, anlagte med et Tilskud af de paagjældende Egne saa stort som det, der er foreslaaet i Lovforslaget, og med den Garanti, der ligger i, at et saa stort Tilskud tilveiebringes af de paagjældende Egne, give mig en temmelig sikker Forhaabning om, at de inden en ikke altfor lang Tid ville kunne siges ikke at bebyrde Statskassen i nogen overordentlig Grad, ja, maaske

slet ikke. Jeg mener nemlig, at man tør antage, at en Bane vil kunne faae en betydelig Trafik i en Egn, hvis Beboere ere villige til at gjøre saa betydelige Opoffrelser for dens Tilveiebringelse som dem, Lovforslaget fordrer. Der er ikke nogen Egns Beboere, som ville blive enige om at tilveiebringe et Tilskud paa 80,000 Kr. pr. Mil til et Baneanlæg, uden at der er stor Sandsynlighed for, at en saadan Bane gennem en betydelig Trafik vil give Statskassen Bederlag for de Beslutninger, der ere anvendte paa den. — Naar der spørges, om dette Tilskud er for høit, vil jeg udtale, at det altid bliver en Skønsag, om man bør bebyrde de paagjældende interesserede Egne med et noget større eller noget mindre Tilskud; men jeg gjør opmærksom paa, at jo større Tilskud man fordrer af Egnen, desto bedre stille Vilkaarene for Statskassen lige ovenfor de fremtidige Baneanlæg sig, og desto større Udfigt er der til, at man paa en fyldigere Maade kan indbefomme alle Begjæringer om Jernbaneanlæg. Skal Statskassen engageres i det enkelte Jernbaneanlæg med store Kapitaler, bliver Banernes Antal mere begrændset. Kan derimod Anlaget ske paa en saadan Maade, at Statskassen ikke bliver bebyrdet i nogen overordentlig Grad, vil man have mindre Betænelighed ved at afhjælpe alle de Krav, som Tid efter anden fremkomme med Hensyn til Jernbaneanlæg og det mange Gange paa Steder, der have lige saa god Adkomst til en Jernbane som de, der f. Ex. ere foreslaaede i dette Lovforslag. Jeg anser slet ikke disse for at være ubetinget de Jernbaner, som først maatte anlægges, men Begivenhedernes Gang har ført det med sig, at de ligge først for. Der er under Forhandlingen her blevet nævnet en Bane, nemlig den fra Lyngby—Dobro, som efter min Mening har den samme Ret til at komme i Betragtning ved Spørgsmaalet om fremtidige Jernbaneanlæg. Man har sat sig lidt senere i Bevægelse. Omstændighederne have gjort, at Interessen først har knyttet sig til de i Lovforslaget nævnte Baner. Men naar man følger det System, som af Regjeringen er anvist her, nemlig, at man ikke anlagger Jernbaner, uden hvor Egnen giver et virkelig klæffelig Tilskud hertil, hvilket indeholder en Garanti for, at der er en virkelig Trang tilstede til en Jernbane, tør man vente, at Følgen deraf vil blive, at Jernbaner, som blive anlagte efter dette System, ville give en ordentlig Indtækt, saa at der vil være Udfigt til, at man Tid efter anden vil kunne forsyne alle de Egne, hvor der er Trang til Jernbane. — Man har udtalt Frygt for, at den Omstændighed, at Tilskudene skulle tilveiebringes ved frivillig Overenskomst mellem de paagjældende Kommuner i de interesserede Egne, vil lægge Bæmskeligheder i Veien. Ja, jeg har ikke været blind derfor; men jeg har troet at imødelomme den Tilbøielighed, som i Almindelighed gjør sig gjældende i dette Thing, ved