

Resultat at anlægge denne Bane efter det nye System, hvorved Beboerne ikke bleve overbebyrdede, skjøndt de kunde have Byrde nok derved. Men den saaledes vedtagne Lov antog jeg — og jeg vil nærmere høre Forhandlingerne her idag, førend jeg fraviger denne Mening — var vedtagen under den Forudsætning saavel fra Regjeringens som fra dette Hings Side, at dermed vare Udgifterne for Statskassen i Løbet af 3 Aar til denne Slags Foranstaltninger bestemte. Indtil jeg bliver nærmere overbevist, vil jeg fastholde den Opfattelse, som de ærede Medlemmer af Jernbaneudvalget, den ærede Ordfører, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) saavel som det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 4de Valgkreds (Hørup) idag have gjort gjældende. Ikke desto mindre møder nu Ministeren og fortæller os, at det, han ikke fik ifjor, vil han gjerne have som Tillæg iaar, altsaa denne Bane og rimeligvis ogsaa den næste Bane med, jeg veed ikke, hvorfor han ikke ogsaa skulde ønske den. Ifjor naaede Ministeren ikke Mere, men iaar vil han have dette til og næste Aar noget Mere til og saa freindeles, saa tror jeg, at han har faaet hele sit Lovforslag frem. Jeg vil nu sige, at jeg gik ud fra den Forudsætning — thi ellers havde jeg ikke vovet at stemme for 5—6 Millioner Kr. til Baner, hvad jeg allerede fandt fuldt tilstrækkeligt — at man dermed turde anse det for givet, at Lovgivningsmagtens forskellige Faktorer vare enige om, at derved blev man staaende for dette Formaalets Bedkommende med Hensyn til Udgifter for Statskassen. Thi det var mig klart, at i samme Tidsrum forstaar der, hvis man skal gjøre Ret mod alle Landets forskellige Provindser, offentlige Udgifter til lignende Diemed, til Kommunikationen Vst for Storebelt eller, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds udtrykte, til en bedre Forbindelse mellem de forskellige Landsdele, altsaa ogsaa mellem Fyn og Sjælland, og at dette, lagt sammen med det Øvrige, i den Grad vil anspænde vore finansielle Coner, at man efter min Formening, hvis man gik videre, vilde komme ud over det, jeg kalder ædruelige Grændser. Den ærede Minister har imidlertid opfattet sit System paa den Maade, at det kan benyttes ikke blot efter en Forhandling under visse Forudsætninger mellem Lovgivningsmagtens Faktorer, hvorefter man vedtager en Lov, men ogsaa saaledes, at et Medlem her i Salen kan lase en Bane ud, et andet Medlem en anden, et tredje en tredje, ikke blot efter Grundloven, thi dertil er jo Enhver berettiget, men at vi kunne komme hver med Forslag om en Snes Baner. Det vilde jo blive en delig Historie, jeg kunde i kort Tid lave Forslag om en Snes Baner, naar Saadant skulde ske, og naar det er Noget, der kan accepteres. Bevillinger af den Natur, der gaa op i Millioner paa Forslag af et enkelt Medlem, kunne accepteres af den ærede Minister, for blot at holde sig til disse Baner. Jeg veed ikke, om

den høitærede Finantsminister er tilstede; men jeg antager, at han er enig med Indenrigsministeren, og det giver mig et fornøjet Indblik i hans Finantsstyrelse. Jeg vil indrømme, at der er en Mulighed for, at vi, naar Regjeringen støtter disse Baner, som her er Tale om, ogsaa kunne faae det af den høitærede Finantsminister støttede private Baneforslag om Randers-Ørnsaabanen, og det kan ganske vist blive en interessant Udtælling af Statskassen. Men de Principer, der ligge deri, formaar jeg ikke at fatte. Jeg er en Modstander her som forleden Dag af den Slags private Lovforslag, der anspænde Statskassen ved at kræve saa overordentlige Beløb, og jeg er det i dette Tilfælde saa meget mere, som det strider mod de Forudsætninger, som bleve meddelte os, og hvorunder vi stemte ifjor, om den indenfor en fornøftig Begrænsning holdte Lov af 16de Juni 1879. — Der er ogsaa andre Grunde, hvorfor jeg vilde tilraade; at man lod denne Sag ligge, og der er blandt Andet den, at der er under Prøve her til Lands et nyt Jernbanesystem. Der er anlagt en Bane fra Hillerød til Græsted paa en $2\frac{3}{4}$ Mil, omtrent af samme Længde som Årsens-Kommerup-Banen og noget kortere end en anden Bane, der kommer paa Dntale efter denne. Det er Sporveissystemet, hvis Anlæg er meget betydelig billigere, og hvis Driftsomkostninger ogsaa ere i høj Grad billige. Vilde det nu ikke være rigtigt, at vi i den Ventetid, som Statskassen trænger til, prøvede det nye System, før vi anlægge disse smaa Stumper Sidebaner, thi hvis det skulde vise sig praktisk, hvad jeg ikke tvivler om, det vil skulde det undre mig, om Regjeringen, hvormeget den end er fremt for at anvende Statskassens Penge til Jernbaneanlæg, fik Lovgivningsmagten til at gaa ind paa saa kostbare Jernbaner som de to her foreslaaede. Mig forekommer det derfor, at maaste ogsaa dette Hensyn — skjøndt det kan jo for ærede Medlemmer være underordnet; det første, jeg nævnedes, er ganske vist ogsaa det væsentlige for mig — kunde være en yderligere og ikke uvægtig Grund til at fastholde for Lovgivningsmagtens Bedkommende med Hensyn til den Slags Anlæg Best for Store Belt en Ventetid som den, vi forudsatte at ville faae ved Loven ifjor. Driften vilde blive billigere, om end ikke Halvdelen billigere, og Anlægget over Halvdelen billigere end efter de andre Systemer, medens det selvsølgelig vilde være fuldt ud tilstrækkeligt til at tjene de lokale Interesser, som saadanne Sidebaner skulle tjene. Hurtigheden er omtrent 3 danske Mil i Timen, og det er jo fuldt tilstrækkeligt. Svormegen Interesse det end har for det ærede Ministerium — jeg forstaar ikke, af hvilken Grund — at faae en Årsensbane anlagt og ligeledes formentlig ogsaa den anden — hvorfor ikke, det synes mig, de burde dele samme Skjæbne — forekommer det mig dog, at netop dette Hensyn burde tiltale en Jernbaneminister, at man fik prøvet det