

syn til Anlægget af lokale Baner, der anlægges for Statens Regning, turde vistnok være temmelig tvivlsomt. Nu maa jeg imidlertid, da den Side af Udvalget, hvortil jeg hører, udelukkende har holdt sig til det Standpunkt, at der ikke var Grund til i Diebliffet at fremme det foreliggende Lovforslag, dog ogsaa gaa over til at berøre et Par andre Punkter, som formentlig bør komme i Betragtning vedrørende selve Sagens Realitet med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt denne og den næstfølgende Lov bør fremmes i denne Samling eller ikke. Jeg skal ikke videre dvæle derved, skjøndt jeg tror at burde nævne det, at det nu viser sig, at den her omhandlede Bane bliver en Del dyrere, end det var forudsat ved Lovens Indbringelse. Man har ogsaa i den Anledning sat det Bidrag, som Egnen skal yde, Noget op, men man har ganske vist ikke sat det op til et tilsvarende Forhold. Man har sat det op til 90,000 Kr. pr. Mil., men skulde det svare til de forøgede Anlægsomkostninger, maatte det mindst blive 100,000 Kr. pr. Mil. Men nu tror jeg, at det vel kunde fortjene en nærmere Overveelse, end det har fundet i denne Sag, om ikke en Bane af den her omhandlede Art kunde og burde anlægges efter et noget lettere og billigere Anlægssystem, og det blev udtrykkelig udtalt i Udvalgsbetænkningen ifjor som Noget, Udvalgets Flertal, det vil sige 13 af 15 Udvalgsmedlemmer, mente. Der blev da netop udtalt den Formening, at, naar man gik videre i Anlægget af Jernbaner, der fornemlig maatte betragtes som mere lokale Baner, burde det være efter et lettere System. Der staar i Betænkningen: „Der har ikke for Flertallet været Anledning til i selve denne Lov at opstille Væststemmelser, der fastsaa det af Indenrigsministeren foreslaaede lettere og billigere Anlægssystem. Derimod erkjender Flertallet, at dette Anlægssystem bør finde Anvendelse paa saadanne fremtidige Jernbaneanlæg af mere lokal Karakter, de vel udgaa fra og slutte sig til et Statsbaneanlæg, men ikke udgjøre et egentlig Led af dette.“ Jeg tror, at dette er Tilfældet med Bygningen af disse Baner, der omhandles her idag, og dette var derfor et Spørgsmaal, der ganske vist burde tages under lidt nærmere Overveelse, inden man vedtager en Lov som den foreliggende. Dernæst betragter jeg det som givet, at der ikke vil kunne være Tale om, at disse Baner paabegyndes i indeværende Finantsaar. Der findes jo heller ikke i Loven nogen- somhelst Bemyndigelse for Ministeren til at udgive Penge i dette Diemed, og Loven er heller ikke nævnt i Finantslovens § 28 som en af dem, der kunde hjemle en saadan Udgift. Men jeg antager tillige, at man heller ikke i næste Finantsaar vil komme til at paabegynde disse Baner, fordi man formentlig først vil anvende de til Bygning af Jernbaner aarlig bevilgede 2 Millioner Kr. til Fuldførelsen af de ved Loven af 1879 fast-

slaede Linier, og der vilde altsaa neppe være Tale om, at man før om 2 Aar kommer til at bygge disse Baner. Jeg ser dog ikke, at der er nogen tilstrækkelig Grund til i Diebliffet at fastsaa Lovbestemmelser om, at man ikke blot strax anlægges en saadan Bane, men ogsaa om, hvorledes den skal anlægges, naar der er et Par Aar tilbage, inden man kommer til at bygge dem, og i den Tid kan man jo overveie forskjellige Spørgsmaal, som knytte sig dertil. Men dertil kommer en anden Betragtning, som jeg lægger ikke saa ringe Vægt paa, og som har en langt videre gaaende Betydning med Hensyn til Spørgsmaalet om vort Jernbanevæsens fremtidige Udvikling. Det maa siges, at de Baner, der hidtil ere anlagte umiddelbart som Statsbaner saa godt som alle — det er kun med Hensyn til en enkelt, nemlig Thybanen, jeg har nogen Tvivl, skjøndt jeg paa den anden Side erkjender, at det maa siges, at den dog maaste kan stilles ganske ved Siden af de andre Baner — ere anlagte i hele Samfundets Interesse for at tilvejebringe den nødvendige Samfærdighed mellem alle Rigets enkelte Dele, og at de væsentlig svare til Fortidens Hovedlandeveie eller Chausséer. De Baner, som her er Tale om, og de Baner, som vi efter dette Lovforslags Behandling komme til at tale om, have formentlig en anden Karakter. De ere af mere lokal Betsfærdighed, og navnlig gjælder det om den her foreliggende Bane, der er en Udløber fra Statsbanen ud til Kysten, hvorfra der altsaa ikke vil kunne være Tale om Fortsættelse, og som derfor er væsentlig beregnet paa den lokale Trafik. Der er da Grund til, inden man fastsaaer, at Staten skal anlægge saadanne Baner, at overveie mere i Almindelighed det Spørgsmaal, efter hvilke Principer disse Baner bør anlægges, og paa hvilken Maade Staten bør tage denne Sag i sin Haand; men der er her et andet Punkt, som ikke er af saa ringe Betydning. De nu tilendebragte Statsbaner have kostet omtrent 70 Millioner Kr., og de, der nu ere isærd med at bygges, ville jo forøge Summen op med de 80 Millioner. Efter min Formening ere disse Kapitaler, der jo ikke yde nogen fuld Rente, meget heldig anvendte, fordi de paa en anden Maade forrentes, nemlig ved den Nytté, de gjøre hele Samfundet. Men vi have i de senere Aar forladt det finantzielle System, hvormed vi oprindelig begyndte paa Jernbanebygningen. Vi byggede først Jernbaner ved Hjælp af Laan og ved Realisation af Aktiver, men vi ere efterhaanden gaaede over til at bygge Jernbaner paa vore løbende Indtægter, og det maa siges, at i de sidste 12 Aar have vi faktisk bygget Jernbaner for de løbende Indtægter. At vi have kunnet gjøre det, anser jeg for overmaade heldigt, og de Jernbaner, som bleve fastsaaede ifjor, ville jo ogsaa formentlig bygges for de løbende Indtægter. Men saa paatrænger sig med Nødvend-