

Sex og Tyvende Møde.

Lørdagen den 15de Januar 1881, Kl. 1 1/2.

Protokollen for forrige Møde blev oplæst og vedtagen.

Formanden: Fra Finansministeren har jeg modtaget Underretning om, at han ønsker her i Thinget at fremsætte følgende Lovforslag, nemlig „Forslag til Lov om Afgiftsgodtgørelse ved Udsørsel af Brændevin“ og „Forslag til Lov om Stempelafgiften af de af Kolbing Kommune for et Laan paa 100,000 Kr. udstedte Partialobligationer“. Fremtættelsen vil komme paa Dagsordenen for næste Møde.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af: Lovforslaget om Kjøb af den østjydske Jernbane.

(Lovforslaget findes i Tillæg C; 3die Behandling i Folkethinget findes i dettes Eibende, Sp. 1598).

Lovforslaget fattes under Forhandling.

Mourier-Petersen: Skjøndt jeg antager, at dette Lovforslag efter de førte Forhandlinger i det andet Thing og efter de Oplysninger, hvormed Lovforslaget har været ledtaget, og som jeg antager maa være dette Things Medlemmer bekendte, ikke trænger til nogen længere Udvikling, har jeg dog troet som hjemmehørende i den Egn, hvorigjennem Banen gaar, at det var min Pligt at gjøre allerede ved Sagens første Behandling nogle Bemærkninger. Hvad det jo væsentlig ved Afgjørelsen af denne Sag kommer an paa, er, om det kan siges at være i Statens Interesse at købe denne Bane, og om den Pris, hvorom der er Tale, kan siges at være en passende Pris. Jeg tror, at begge disse Spørgsmaal maa bevares bekræftende. Det tør vel nemlig forudsættes som givet, at idetmindste den overveiende Del af Repræsentationen holder for, at samtlige eller i hvert Fald de vigtigste Jernbaner bør være i Statens Haand, og det af flere Grunde, som jeg imidlertid ikke nu skal komme ind paa. Ligeledes er det ogsaa vittierligt, at den høje Regjering anser dette Princip for rigtigt og arbejder henimod dette

Maal. Men naar det er Tilfældet, kan jeg heller ikke Andet end finde det rigtigt, at Staten overtager denne Bane, der dog er af en større Betydning og ingenlunde kan kaldes en ren lokal eller Stikbane. Banen er lidt over 14 Mil; den gaar igjennem et tilbøls meget frugtbart og folkerigt Strøg af Landet, der tidligere paa Grund af sin isolerede Beliggenhed har været temmelig affaaen fra den øvrige Jernbanetrafik, men nu bringes i Forbindelse med 2 af de betydeligste og vigtigste Byer, nemlig Randers og Aarhus. Banen har endvidere som Endepunkt Grenaa Havn, som dog under visse Forhold kan have sin Betydning for den gennemgaaende Trafik. Jeg antager, at, hvis denne Bane ikke var bleven anlagt efter Loven af 23de Mai 1873, vilde det have været en af de første Baner, som Staten vilde have anlagt efter Loven af 16de Juni 1879; thi selv om man ikke vil betragte den østjydske Bane som et ligefrem integrerende Led i det øvrige Statsbanenet, tror jeg dog efter hele Banens Beskaffenhed, at der havde været fuld Anledning for Staten til at anlægge denne Bane mod et Tilskud fra de tilgrændsende Egne. Ere vi enige herom, synes det mig ogsaa at være rigtigt, saaledes som § 1 i Lovforslaget bestemmer, at Staten overtager Banen, imod at de tilgrændsende Egne bringe et Offer. Dette er bestemt i § 1 til Halvdelen af Aktionærernes Kapital eller 993,000 Kr., der som Tilskud betragtet bliver 70,777 Kr. pr. Banemil. Efter anstillet Beregning er dette Tilskud noget Mere end det, der er givet af Egnene for Hified-Struer Banen, nemlig 80,000 Kr. pr. Banemil, men at afdrage i 15 Aar uden Rente, og saaledes at den første Erlæggelse begynder, efter at Banens Drift er ordnet. Nu er det ganske vist, at Beboerne have faaet den østjydske Bane saameget før, end de vilde have faaet den, dersom den var bleven anlagt efter Loven af 1873, men paa den anden Side have ogsaa Egnene haadt alle de Besværligheder og Vanfælgigheder at kæmpe med, der have været forbundne med Anlægget, og dernæst bør det heller ikke overses, at det vil være en Fordel for Staten at overtage en Bane, der allerede i nogle Aar har været i Drift, idet, som bekendt, de første Driftsaar ere de vanskeligste og de mindst indbringende, inden Folk vænne sig til at benytte Banen. Af det fremlagte Regnskab og Beregninger vil det ogsaa vise sig, at der har været en jevn Stigen i Trafikken, navnlig i Godstrafikken, og at Indtægterne have bedret sig med hvert Aar. Jeg skal saaledes oplyse om, at Driftsoverskudet har i Regnskabsaaert 1879—80 været 74,884 Kr., eller pr. Banemil 5,466 Kr., imod 42,359