

at befri Jernbaneanlægene for den overordentlig store Mængde Udgifter, som er forbunden med Besigtigelseskommissioner, Expropriationskommissioner, Taxationskommissioner, Kommisførere osv.; men jeg veed dog ikke, naar den cerede Forslagsstiller har denne Anskuelse, hvorfor man, naar man overhovedet vil bryde nye Baner, da ikke tillige har søgt at give denne Tante Udtryk i § 10. § 11 indeholder Bestemmelse om, at Indenrigsministeren skal føre Tilsyn med, at Anlægget bliver udført overensstemmende med den af ham billigede Plan og det vedtagne tekniske Program osv.; Udgifterne med dette Tilsyn udredes af Koncessionshaveren efter Indenrigsministerens nærmere Bestemmelse. Man har overhovedet ikke været billig i denne Lov med, hvad man paalægger Koncessionshaveren, men Spørgsmaalet er, om det er nødvendigt. Jeg erkjender, at forinden Indenrigsministeren kan give Koncession paa en Bane, maa det være fuldkommen klart og rent, hvorledes Plan og Overslag og, hvad dertil hører, er; men naar Koncessionen er endelig given, saa bør Koncessionshaveren have Lov til med fuld Frihed at bygge Banen, og naar den er færdig, indberette til Ministeren, at nu er den færdig til Drift. At saa Ministeren i det Offentliges Interesse bør lade undersøge, om Banen er saa forsvarelig bygget, at den vil kunne benyttes, er en Selvfølge. Men jeg veed ikke, hvorledes Koncessionshaveren eller overhovedet Nogen, som vil befatte sig med den Slags Sager, kan indlade sig paa at gøre Overslag, naar de hvert Dieblit, inden hele Anlægget kan være færdigt, kunne vente, at Tilsynet griber ind saa paa den ene og saa paa den anden Maade og kræver Forandringer, der medføre betydelige Udgifter og derigjennem kuldaste Overslaget. Jeg finder det rigtigt, at Indenrigsministeren bestemmer Magimaltarterne; derimod er der i Slutningen af § 12 en Bestemmelse, som gaar ud paa, at Indenrigsministeren skal fastsætte Detaillen af et dagligt i begge Retninger gaaende Post- og Persontog, og denne kan jeg ikke billige og heller ikke anse nødvendig; thi er det en lokal Bane, som slutter sig til Statsbanen, altsaa en Slags Jødebane, saa ligger det i Driftsbestyrelsens egen Interesse at indrette den lokale Banes Drift saaledes, at den paa en hensigtsmæssig Maade er i Forbindelse med Statsbanen. Og er det en lokal Bane, som ikke staar i Forbindelse med nogen anden Bane, altsaa en isoleret Bane, saa er der ingen Grund til denne Bestemmelse, og det saameget mindre, som Erfaringen har lært, at det netop er gennem flige Bestemmelser, at lokale Baner have vist sig ude af Stand til at udvikle sig saaledes, som man havde tænkt sig. Skal en lokal Bane overhovedet kunne betale sig, er den første Betingelse derfor, at den fuldstændig individualiseres efter Egnens Behov. Ligesaa overflødig anser jeg Bestemmelsen om Polititilsyn i § 13 for at være, da den ligeledes

kun vil bidrage til at skaffe Udgifter. Naar den cerede Ordfører mente, at Politireglementet skulde indeholde Bestemmelser om Kjørefastigheden, saa tror jeg, at det vilde være uheldigt, om man fastsatte en saadan Bestemmelse. Derimod tror jeg, at det er rigtigt at fastsætte Noget om Bræmseevnen; men det er noget Andet, og det hører hen under § 16. I § 14 er der bestemt, at Indenrigsministeren kan tillade andre Jernbaner at udmunde i eller paa anden Maade at erholde Tilslutning til en privat Bane, der er i Drift, og kunne to saadanne Baner ikke blive enige om Fremgangsmaaden, saa skal Indenrigsministeren fastsætte Vilkaarene for den gjensidige Drift. Ogsaa dette er uheldigt; thi Indenrigsministeren forhindrer derved, at den lokale Bane bliver lokal; thi om det er Staten, der driver en Bane med Ansvar for derfor, eller det er Staten, der giver Bestemmelser om Driften af en lokal Bane, saa vil dette i Virkeligheden være det Samme. Det bliver Statsbanedrift. Som en Bestemmelse, der ogsaa er af hæmmende Natur, uden dog at have stor Betydning, og for hvis Optagelse i denne Lov jeg ikke kan se nogen Grund, skal jeg nævne Bestemmelsen i § 17 a, at alle Embeds- og Bestillingsmænd, der ansættes ved disse Baner, skulde have dansk Indfødsret og være danske Undersaatter. (Koch: Det staar i Koncessionerne!) Jeg veed ikke, om det staar i Koncessionerne, men under alle Omstændigheder ser jeg ingen Grund til at sætte denne Bestemmelse ind her i denne Lov. Jeg kunde til Nød forstaa, at man stillede store Fordringer til saadanne Anlæg, hvis det Tilskud, der blev ydet fra Statens Side, var meget betydeligt, men det vil jo ikke blive Tilfældet efter denne Lov, og det er netop den Hovedbetingelse, jeg maa gøre imod Forslaget, at det fordrer overmaade meget af Koncessionshaverne, men giver overmaade lidt til Gjengæld, thi ser man paa de Telteller, der gives, er der for det Første de Bestemmelser, som indeholdes i § 16, og til hvilke jeg ikke skal knytte anden Bemærkning end den, at Bestemmelsen om Bræmseevnen hører ind her under o, idet Indenrigsministeren ikke billigtvis bør give Frihed for Anbringelsen af Egn og Besøgtning, medmindre der er Bestemmelse om Bræmseevnen, og for det Andet Bestemmelserne i § 9, der jo ere det, der væsentlig skal bidrage til at faae Sagen frem, nemlig det Pengebidrag, som eventuelt kan forventes. Det skal jo bestaa af et Tilskud af 25,000 Kr. pr. Banelinie, men saaledes, at den Sum, det i det Hele udredes, ikke maa overstige 200,000 Kr. i et Finantsaar. Jeg skal bemærke, at jeg har forstaaet Loven ganske ligesom den cerede Ordfører, saa at der ikke er givet Anledning til, at der aarlig paa Finantsloven skulde forhandles om Anlæg af saadanne Baner; men jeg gaar ud fra, at bliver dette Lovforslag vedtaget, saa vil Følgen der-