

af være, at en stor Del, jeg kunde gjerne sige den langt overveieende Del af de Andragender, som komme til Indenrigsministeren om Koncession paa saadanne Baner, vil falde under § 9 paa en saadan Maade, at de vilde faae Tilskud. Men da Tilskudet kun er 25,000 Kr. pr. Banemil, og der kun maa anvendes 200,000 Kr., saa vil der aarlig ikke kunne bygges mere end 8 Mil Jernbane, og det er ikke Meget; thi man maa jo ikke glemme, at de lokale Baners Bygning maa lempes efter Konjunkturerne, de maa lempes dels efter Forholdene paa Pengemarkedet og dels efter Prisen paa Naamateriale. Det viser sig jo ogsaa, at Grunden til, at der i Dieblittet er en saa stærk Bevægelse oppe i Retning af Anlæg af lokale Baner, er den, at, det er saa let at skaffe Penge tilveie, og fordi Priserne paa Jern ere billige. Men fastsætter man altsaa, at der aarlig kun maa bygges for 200,000 Kr., saa vilde jo saadanne Konjunkturer ikke kunne benyttes. (Hæge: Saa maa de renoncere!) De kunne renoncere, det er ganske rigtigt, men Spørgsmaalet er, om man ikke kan gaa den Vej, man er gaaet i Løven om Ødense—Bogensbanen med Hensyn til Galubelen af Expropriationsudgifter. Dette er ialtsald mit Ønske. Det er ganske vist, at Loven af 26de Mai 1868 ikke omfatter Sjælland, og derfor ikke kan bruges i sin nuværende Form, men det vil jo kunne forandres saaledes, at Loven kommer til at omfatte de andre Provinser. Der er saavel af den ærede Ordfører som af den høitærede Minister oftere brugt Udtrykkene „sekundære“ og „tertiære“ Baner. Jeg tilstaa, at jeg forstaaer ikke disse Udtryk og ikke denne Klassifikation. Jeg tror, at den naturligeste Inddeling er „Statsbaner“, det vil sige saadanne Baner, som drives med Statsdrift, og „lokale Baner“, det vil sige dem, der have privat Drift. Men ved denne Klassifikation vil der falde en overordentlig stor Mængde Baneanlæg ind under denne Lov, som ingenlunde kunne siges at være af beslegtet Natur. Det vil ikke alene være Jødebaner til Statsbanerne men ogsaa Smaabaner fra Sted til Sted, Grusbaner, Mergelbaner, kort sagt en hel Del forskjellige Arter af Baner, og netop af den Grund tror jeg ikke, det vil være fuldstændig muligt at undgaa, at Lovgivningsmagten dog faar Noget med Sagen at bestille, selv om det kun bliver for et enkelt Punkt, nemlig med Hensyn til Expropriationen. Den ærede Ordfører har henvist til den franske Lovgivning. I Frankrig kan der vel gives Koncession paa Bygningen af slike Baner, men de skulle sanktioneres ved Lov (Ufbrydelse); det skulle de nødvendigvis af Hensyn til, at Artikel 17 om Menneske- og Borgerevrigtheder af 1789 indeholder den selv samme Bestemmelse som Grundlovens § 82, og derfor vil det vistnok, i hvilken Form vi saa end vedtage Loven, være nødvendigt, at der dog fra Lovgivningsmagtens

Side for hver enkelt Bane kommer en Lov, selv om denne ikke siger Andet, end at der gives Bemyndigelse til, at en Jernbane fra det Sted og til det Sted kan anlægges, thi først da har man gjort Fyldest lige overfor Grundlovens § 82. Jeg har forbigaaet §§ 5—8, men jeg maa dog med Hensyn til en af disse, nemlig § 6, gjøre en Bemærkning, thi denne Paragraf er, saavidt jeg kan skjønne, den eneste, der kan siges at være hentet fra den franske Lov; men den franske Lov siger, at til enhver Tid kunne lokale Jernveie ved Lov gaa over til at blive Statsbaner. Der er altsaa ikke den Indskrænkning her, at Banen skal have været i Drift i 5 Aar. Jeg forudsætter selvfølgelig, at det ogsaa har været Forslagsstillernes Mening, at Overgangen fra lokal til Statsbane skal fastsættes ved Lov. Dernæst ordner den franske Lov Erstatningsspørgsmaalet paa en anden Maade end i § 6 b. Den har ganske vist en Kommission paa 9 Medlemmer, hvoraf 3 vælges af Indenrigsministeren og 3 af Koncessionshaverne, men hertil have de ærede Forslagsstillere sjet, at, hvis de ikke kunne blive enige om de 3 Medlemmer, der endnu skulle vælges ved Enstemmighed, skulle disse 3 vælges af Højesterets Formand. Her er altsaa i vor Lovgivning Afgjørelsen lagt i en enkelt Mand's Haand, men det er ikke Tilfellet i Frankrig. I Frankrig ligger Afgjørelsen ikke hos Højesteret, men den ligger hos le premier président og les présidents de la cour d'appel. Der er nemlig flere présidents, idet la cour d'appel bestaar af en hel Del forskellige Underafdelinger, saa at ikke Saa komme til at medvirke ved Afgjørelsen af Valget. Naar der i samme Stykke er sagt, at Kommissionen skal give et billigt Skøn over, hvad Banen antages at ville give i Indtægt i et Tidrum af ikke over 20 Aar fra Banens Nabning, og vi f. Ex. tænke os, at Banen har været i Drift i 5 Aar, og at Staten saa ønsker at overtage den, saa skal den altsaa skjønne over, hvorledes Banen vil betale sig i de kommende 15 Aar. Om et saadant Skøn overhoved er muligt, ved jeg ikke, men det veed jeg, at denne Bestemmelse ikke staa i den franske Lov. Naar jeg hermed har fremsat de Indvendinger, jeg kunde have mod Lovforslagets Enkeltheder, skal jeg slutte med den Bemærkning, at jeg fuldstændig slutter mig til de ærede Forslagsstilleres Lante. Jeg tror, det er i høj Grad usikkert og nødvendigt, at der kommer en generel Lov om lokale Baner, og idet jeg ogsaa er enig med den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (Roch) i, at det neppe vil lykkes, navnlig efter den høilige Maade, hvorpaa den høitærede Indenrigsminister har stillet sig til Sagen, at faae Noget bragt ud af den i indværende Samling, skal jeg dog udtale, at det ialtsald vil være muligt at faae Spørgsmaalet drøftet fra forskjellige Sider, thi det er et stort Spørgsmaal, der fortjener at blive drøftet, for at vi derigennem