

udredes ved Preferenceaktier, eller 1,000,000 Kr., forsaavidt Betalingen sker kontant af det hele Beløb. Det Sidste er Komiteen nu istand til at faae opfyldt, og den agter ikke at benytte en mulig given Koncession, hvis dette ikke kan gennemføres. Saaledes vil altsaa Thinget se, at der her i Diebliffet kun er Tale om at give sit Minde til, at denne Egn anlægges en Jernbane for sine egne Penge, fuldtud kontant 1 Million Kr. for omtrent 4 Mils Anlæg af Jernbane. Jeg vil haabe, at Thinget vil give sit Bifald til denne Sag, der jo er et Arbejde, fremkommet fra Egnen selv efter mange Besværligheder og Forhandlinger gennem 1 $\frac{3}{4}$ Aar, og som nu er endt med, at det overveiende Flertal af Befolkningen og Kommunerne der i Egnen har sluttet sig til Sagen, saaledes som Ministeren er bleven anmodet om at fremsætte den for Thinget. Til disse Bemærkninger skal jeg indskrænke mig for Diebliffet.

Berg: Man vil jo ved at se paa dette Lovforslag strax i § 1 opdage en Tilføjning, som mulig dog kunde trænge til en nærmere Oplysning under Forhandlingerne. Det hedder i § 1, sidste Stykke, som er nyt, som ikke findes i Lovene af 18de Marts og 25de Mai for Banerne henholdsvis fra Odense til Bogenfse og fra Randers Havn til Hadsund: „Indenrigsministeren bemyndiges til at træffe Overenskomst med Koncessionshaveren paa Banen om Vilkaarene for dennes Tilslutning til Statsbanen og Medafbenyttelse af denne.“ Saaledes som Ordene her lyde, skulde man antage, at heri ligger indegjemt et helt nyt System, et Slags nyt Forvillings-Driftssystem for vore Baner, hvorefter et privat Selskab skulde have Ret til at benytte Statens Baner paa visse Betingelser, mod Betaling eller deslige. Dette turde dog trænge til nærmere Oplysning under Diskussionen. Jeg antager ikke, at det vil være uden Betænkelse at gaa ind paa et saadant System og en saadan Bemyndigelse til Ministeren. Tidligere har man saa vidt mig bekendt ikke haft anden Form end den, at vedkommende Bane blev tilsluttet ved en Station eller en Fællesstation — efter Overenskomst — til Statsbanen, og at der ophørte Gyldigheden af Billeten til den private Bane, og vilde man vibere, var det paa Statskassens Regning eller efter nærmere Overenskomst om Benyttelsen mellem de to Institutioner. Iøvrigt ser jeg vel, at § 2 og § 3 ere samstemmende med § 2 og § 3 i de to af mig nævnte Love; men jeg maa dog gjøre opmærksom paa, at efterhaanden som vi nu ere komne lidt bort fra Emanationen af Loven om Kjøbet af de sjællandske Baner og have faaet det rolige ind i vor Tankegang, at nu ere alle Hovednet i Landet Statsbaner, forekommer det mig, at der ikke kan være nogen Grund til altid at benytte denne særlige Lov om Udredelse af Erstatning for Halvdelen af Expropriationsomkost-

ningerne ved Grundeiere i Sylland og Fyn og nogle enkelte Kjøbstæder der. Det er en meget betydelig Stat, der vedvarende hoiler paa disse Egnes Beboere — 1 Kr. pr. Td. Hartkorn er et meget betydeligt Beløb — og man maa dog nu overveie, hvad Staten vinder ved at forsøge denne Byrde ved gjennem nye Love at udstrække det Tidspunkt, inden hoilket denne Byrde kan afløses. Det forekommer mig, at selv om man nu gif ind paa, at Statskassen udreder Halvdelen af Expropriationsomkostningerne til den Bane, her er Tale om, og ligeledes til den, der kommer til Omtale under den næste Sag paa Dagsordenen, saa kunde man der sige Punktum, thi derigjennem kommer man til at lade ikke Hartkornet og nogle Kjøbstæder, men Samsundet betale den Del for den Nytte, Samsundet kan antages at faae af de private Baner. Der er nu ingen særlig Anledning til yderligere at bruge hin Lov paa den Maade. Man vilde da komme til ved Love om Jernbaneanlæg paa Sjælland at give en Erstatning tilbage fra Denne Ost for Storebælt til Statskassen og derigjennem til de vestlige Provinser for Udredelse af Expropriationsomkostningerne, de hidtil have givet. Det forekommer mig derfor, at § 2 maatte have et Punktum efter 4de Linie „udredes af Statskassen“, uden Ret til at faae det tilbagebetalt af de paagjældende Provinser i Genhold til bemeldte Lov af 26de Mai 1868. Den Oplysning, det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther) gav, interesserede mig i høt Grad, og jeg betvivler ikke, at denne Oplysning vil blive befulgt af den høitærede Indenrigsminister, naar han nu faar Ordet. Jeg har ved at efterse disse Anliggender faaet ud, at denne Bane vil komme til at koste omtrent 340,000 Kr. pr. Mil, altsaa blive 108,000 Kr. pr. Mil dyrere end f. Ex. Randers-Hadsund Banen, og sammenlignet med Odense-Bogenfse Banen, som ogsaa gaar igjennem fortrinlige Egne, vil den blive ca. 60,000 Kr. dyrere pr. Mil. Dette har undret mig. Jeg har tænkt mig, at Gaaden kunde løses derved, at det gif med Tilvebringelsen af Penge til saadanne Foretagender og Arrangementer derved som ofte med Etableringen af Aktiefelskaber, at de, der sætte saadanne i værk, sikke sig forud en passende Betaling for deres Meilighed, og denne passende Betaling kan ganske vist — det har ikke blot Spindelperioder, men ogsaa andre Perioder vist — stundom blive af en saadan Bestaafenhed, at den bringer Foretagendet til, hvis ikke ganske ualmindelig heldige Vilkaar træde til, at leve under høist trykkende Forhold i hele dets Liv, hvis det da ikke kveles strax efter Fjødslen. Efter den Oplysning, det ærede Medlem nu gav, maa det jo dog aabenbart ogsaa antages at være Tilfældet her, og det gjør mig noget betænkkelig ved de Transaktioner, der maa have fundet Sted for at faae det sat ind i Loven,