

har den Betydning, at det har Udsigt til at forrente den Kapital, der sættes deri, saa er der ingen Grund for Staten til at forlange Tilskud af Trediemænd til en saadan Bane. Det forekommer mig uimodsigeligt, at naar Staten i det Hele anlægger Jernbaner, maa det for den være den ligegyldigste Sag af Verden, om Banen kommer til at ligge i en rig eller i en fattig Egn. Jeg har paa intet Punkt stillet mig paa den lokale Interesses Standpunkt, men jeg erkjender, at ærede Medlemmer have en ganske naturlig Opfordring til at gjøre det. Min Opgave turde det derfor være at holde mig uafhængig af de lokale Interesser; om det lykkes mig, er noget Andet. Det er i alt Fald den Opgave, der fornuftigt maa stilles Ministeren. Jeg fastholder fremdeles, at det er en sund Tanke at have 3 Klasser, om man end maaste ikke her saaledes kan sige Klasser, som man i anden Forstand for Resten bruger Ordet. Som Hovedsynspunkt hævder jeg, at man maa have Statsbaner, som kunne forsvare sig selv, og dernæst Baner, som have en vis Berettigelse til at være Statsbaner. fordi de ere Forbindelser mellem store Led af Landet eller bringe Egne i Forbindelse med betydelige Dele af andre Led af Landet, ved hvilke der passende kan fordres Tilskud, og endelig hævder jeg, at den tredje Art Baner maa være private Baner. Jeg har ikke Noget imod, som det ærede Medlem, at falde disse sidste Amtsbaner, om det end ikke er nogen ganske adækvat Betegnelse, men Meningen er jo Baner, som have Interesse for en enkelt Egn, og jeg har ikke Noget imod, at man til dem anvender en billigere Anlægsmaade og Drift. Naar det ærede Medlem siger, at i Sydøstsjælland er en Jernbane undersøgt af Statens Ingenieur, og at man har fundet, at den har saadan Interesse, at den godt kan anlægges som Statsbane, er det ikke fuldt rigtigt. Jeg kan sige, at Statens Ingenieur har beskæftiget sig med dette Baneanlæg, men jeg tror ikke, at han er fuldt færdig med Undersøgelsen, blandt Andet fordi jeg fik hans Assistance nødvendig, og deri har det ærede Medlem nogen Skyld. Imidlertid har jeg Grund til at tro, at Statens Ingenieur, som har beskæftiget sig med denne Bane, i det Hele kan anbefale dette Anlæg som privat, men deraf følger ikke, at man skal anlægge Banen som Statsbane, ikke fordi Statsbanerne i og for sig skulde i dette Tilfælde stille andre Krav, men naar det ærede Medlem saaledes forlanger, at det skal være en Del af Statsbanerne, siger jeg, at det kan jeg for Tiden ikke gaa ind paa, men mulig kan det senere stille sig

anderledes for mig. Skal det være en Statsbane, maa den imidlertid efter min Mening bygges saaledes, at Staten kan benytte den under lignende Forhold, som man ellers benytter Statsbanerne, og saa kunne de høje Stigninger og den lette Skimmelægning, som man ikke kjender paa Statsbanerne, ikke gaa an; saaledes kunne de Herrer lave private Baner, men jeg tror ikke, at det vil være heldigt for Statsbaner. Jeg tror ikke, at den høje Stigning og den lette Anlægsmaade, Mangel paa Indhegning og Tilsyn o. s. v. vil være heldig der. Det er tillige min fulde Overbevisning, at den Dag, Staten gaar til at anlægge en saadan Bane, skulle Fordringerne nok komme anstigende, og saa gad jeg nok se, om de Herrer kunne staa imod Fordringer fra andre Egne, som ville komme og sige: Hvorfor skulle vi staa ringere, da det Hele er Statens? Det vil altsaa være høist naturligt, om vi, ligesom vi tidligere havde Hovedveie, Bivete og private Veie, kunne gennemføre at fortære paa lignende Maade Jernbaneanlægene i flere Dele, i dem, som jeg før nævnte. Det er Odense-Bogensen Banen, som det ærede Medlem har foreslået sig i som Model. Ja, det er en meget respektabel Bane som Privatbane, men ikke nogen heldig Model, og jeg er overbevist om, at naar vi begyndte at anlægge Statsbaner i den Maalestet, som jeg fuldstændig respekterer som anvendelig for dette Anlæg, vil man faae langt større Behovsdele, end man nu faar for sin Jernbanedrift. I det Hele er jeg ganske sikker paa, at hvis det ærede Medlems Theorier kunde blive gennemførte og gennemførte nogenlunde hastig, hvis man vilde lægge dem til Grund baade for Jernbaners Anlæg og for deres Drift, vilde man komme til ganske anderledes uheldige Resultater end dem, man nu kommer til ved Jernbanedriften, saa vil man ganske sikkert hurtigt gjøre fuldstændig fast. Det ærede Medlem taler Meget om Jernbaneskat; det vil sige, at Jernbanerne ikke bringe den Renteindtægt, som det ærede Medlem forlanger, saa at Staten maa give Tilskud og Borgerne dertil beskattes. Til en vis Grad kan denne Betragtning have sin Rigtighed, men jeg har tilladt mig at gjøre opmærksom paa, og jeg skal ikke blive træt af at gentage det, at naar det ærede Medlem og Andre, som tale om de Forhold, altid kjøre op med 154—155 Millioner, saa er det Tal ikke retfærdigt, naar man vil forlange, at det skal forrentes; det er ikke Ret at paabyrde Statsdriften Forrentning af hele dette Beløb, thi i dette Tal er der indbefattet saavel den Overpris, man betalte ved Kjøbet af de sjællandske Baner, som de Bevillinger man i