

rette Vedkommende — jeg tænker her paa Selstabet til Mindesmærkers Bevarelse — vare hørte og havde erklæret, at de ikke havde videre Interesse, thi saa var det en anden Sag, saa kunde Snagen have Noget derimod. Det er denne Hensigt, jeg skal tillade mig at gjøre til den ærede Indenrigsminister.

Jeg skal derefter gaa over til at omtale de Forslag, som Mindretallet under Nr. 1 har stillet, men forinden jeg begrunder den Retning, som Mindretallet har foreslaaet for Jernbanelinien, ønsker jeg at udtale mig om et andet Forslag, hvortil Mindretallet under Nr. 1 har sluttet sig, nemlig Forslaget under Nr. 4 om, at de paagældende Egne ikke skulle hde noget Tilskud. Jeg tror, at den ærede Ordfører tog noget Feil, naar han bemærkede, at det er et Forslag, som egentlig vidner om en Art Provindsialisme. Det er det efter min Opfattelse ikke. Jeg tror, som den ærede Ordfører forøvrigt ogsaa sagde, at det er et stort og vigtigt Principsspørgsmaal, som her foreligger, og derfor ønsker jeg at udtale mig lidt udførligere derom, men jeg skal dog søge at sammentrengte, hvad jeg har at sige, saa meget som muligt. Staten har nu staaende i vore Jernbaneanlæg c. 150 Millioner Kr. Disse 150 Millioner Kr. give kun et Overskud af c. 2 Millioner Kr.; lidt Mere har det været i det sidste Aar, men ikke Meget, og man kan vel nok gaa ud fra, at de nye Bjørreplaner ville foraarjage, at der kun bliver saadant Noget som et Par Millioner Kr. Overskud. Efter almindelig Rente, forsaavidt Anlægs-kapitalen skulde forrentes, skulde der være et Overskud af 6 Millioner, med andre Ord, disse Statsanlæg har hele Samfundet Del i, saaledes at alle Statteyhedere hde til Jernbanerne en aarlig Afgift af c. 4 Millioner Kr. Nu har jeg i og for sig ikke Noget derimod, iverdimod kunde jeg meget godt finde mig i dette ringe Overskud, ja endog saa i, at man gif videre, saaledes at Jernbanerne overhovedet ikke gav noget Overskud, men dermed følger saa ganske vist ogsaa, forekommer det mig, at alle Statteyhedere faae en vis Ret til, i alt Fald i de store Hovedtræk, at blive delagtiaagjorte i de Goder, Jernbanerne medføre. Det forekommer mig, at deraf maa følge, at enhver Jernvei, der enten har en større Betydning for Opkomst af den Del af Landet, gjennem hvilken den gaar, eller bidrager til, at Produkterne komme hurtigere til Udsøfselsstedet, maa anlægges for Statens Regning uden noget Tilskud fra de paagældende Egne. En anden Sag er det, naar vi komme til de mindre, de, om jeg saa maa udtrykke

mig, rent lokale Baner; til dem er det maaste rimeligt, at der ogsaa gives noget Tilskud fra de paagældende Egne. Forøvrigt skal jeg bemærke, at Begrebet lokal Bane er noget relativt, thi enhver Bane, der har nogen Betydning i lokal Henseende, faar ogsaa Betydning for det Almene enten derved, at Egnen udvikles, eller derved, at den lokale Bane tilfører Hovedbanen en større Trafik, men naturligtvis det gjaelder i større og mindre Grad. Se vi hen til den Maade, hvorpaa Midlerne til Jernbanernes Anlæg ere tilveiebragte, saa er der jo blevet fulgt mange Systemer, som jeg for Resten ikke her skal komme ind paa — det er ogsaa udførlig fremstillet et andet Sted — men jeg skal dog derom bemærke, at medens Sjælland, naar undtages Østbanen og en Bane i det nordlige Sjælland, har faaet sine Baner uden Tilskud fra Egnene og med Statens Rentegaranti, har det ikke været Tilfældet for de øvrige Landsdeles Vedkommende. Lolland-Falster har jo givet sit Tilskud til Forstærkningsfonden, hvorved jeg dog ikke tror, at det har bidraget saa Meget, som de andre Landsdele, som jeg nu skal gaa over til, have bidraget til deres Baner. Det er gaaet nogenlunde for Hovedbanens Vedkommende gjennem Jyn, Østbanen i Sjælland, Vestbanen, Vendsysselbanen og Banen til Silkeborg, kort sagt for alle de Baner, hvis Anlæg er vedtaget før Loven af 24de April 1868. Med Hensyn til dem ere de paagældende Egne forsaavidt slupne heldig, som de kun have ydet Tilskud til Expropriation; men det er for Resten vistnok ikke saa ganske smaa Summer. Det var vistnok ønskeligt, at man kunde faae en Oversigt over, hvad hver Landsdels enkelte Egne have bidraget til Jernbaner, det vilde stille Forholdet klarere for os, saa at vi kunde se, om der er flet Forurettelse til den ene eller anden Side. Altsaa indtil Loven af 1868 gif det saa nogenlunde, men dermed synes ogsaa en væsentlig Bending at være indtraadt. Loven af 24de April 1868 fandt en ikke ringe Modstand ikke mindst fra Njøbenhavns Side; man bebrejdede Finansminister Jonnesbech, at han ikke var i Stand til at gjøre tilstrækkelig Modstand imod sin energiske Indenrigsminister, den nuværende Conseilspræsident, der overvandt Modstanden, men Modstanderne seirede forsaavidt, som med denne Lov var det forbi med Statsbane-Anlæg, thi jeg erindrer, at, da vi kom til det næste Baneanlæg i Halvjerdsjerne, erklærede Jonnesbech, at nu var Staten færdig med sine Anlæg, nu maatte det blive de enkelte Egenes Sag med Tilskud fra Staten at anlægge Banerne, og derved kom man