

idet det støtter sig til Undersøgelser i Marken, anstillede af vedkommende Ingenieur eller Oberingenieur. Der er altsaa en væsentlig Forskjel paa de to Ting, og derfor var der en større Mulighed for at gaa noget ind paa de lokale Ønsker ved Næstved Banen, idet man vidste, hvad det var, og hvad det kostede. Det veed man ikke ved Hobro-Vøgstør Banen.

Det 3die Medlem for 11te Kredts (Th. Nielsen) var inde paa en hel Undersøgelse af forskjellige Spørgsmaal, der knyttede sig til Jernbaneanlæg, baade til dette Anlæg og til Jernbaneanlæg i det Hele taget, og ganske at lade det ærede Medlem være uimodtaget fra min Side, tror jeg ikke vil være rigtigt. For det Første skal jeg gjøre det ærede Medlem opmærksom paa, at han kan vel med nogen Føie sige, at i Sylland og Fyn er ingen Bane bygget uden Tilskud, idet han maa tænke paa Kronerne til Expropriation, som ere betalte i mange Aar, og som ere Tilskud, der begyndte tidligt, men som vel at mærke nu ere ophørte, dog ikke ophørte i den Forstand, at der ikke er Gjæld, der endnu skal afgjøres, men i den Forstand, at paa de sidste Baneanlæg er det ikke forlangt, fordi man kom til at staa anderledes overfor Sagen. I den Tid, man betingede disse Tilskud, stod man overfor de sjællandske Baner, som ikke havde kostet Staten Andet end en nominal Rentegaranti, som aldrig er bleven aktiv, og at man maatte komme til at staa anderledes, efter at man havde erhvervet de sjællandske Baner til en Overpris, som var betydelig højere, end de havde kostet at anlægge, er en Selvsølge, ogsaa efter min Mening. I Forbindelse hermed kan jeg sige til det ærede Medlem, at naar man i Statsregnskabet regner med over 150 Millioner for Jernbaner — jeg har været oftere inde paa det, men det stader ikke, at det gjentaages — maa man erkjende, at den Overpris, man betalte for de sjællandske Jernbaner, er medindbefattet i de 150 Millioner Kroner, saa at det altsaa ikke er Anlægssummen for de sjællandske Jernbaner, man forlanger forrentet, men Statens Kjøbepris for sjællandske Jernbaner, som man forlanger forrentet. Endvidere have vi interessante Opgjørelser paa Finantslovens § 27 for hver Stationsudvidelse og for Lokomotivanstæfning; det posteres som Aktiv, der ogsaa skal forrentes af Jernbanernes Drift. Det er altsaa stærke Fordringer, man stiller, og hvis man virkelig skalde til at undersøge Forrentningen af det egentlige Anlæg, som der kan være Tale om, vilde man komme ind paa noget ganske Andet. Altsaa, naar man opgjør Renten, er det ikke en billig Beregning. At Forrent-

ningen ikke er saa god, som den kunde være, skal jeg villig indrømme; men at ville kurere paa dette Forhold ved at lade Staten bygge som Statsbaner alle mulige Baner, det er en Kur, som vilde slaa BARNET ihjel. Det er ikke Bygningen alene, der er Tale om, men hvad tror det ærede Medlem, det vilde betyde, at man overtog Statsdrift paa enhver lille Bane? Vilde man f. Ex. paa Odense—Bogensebanen saa notes med de Forhold, der nu en Gang finde Sted paa denne Bane, den høje Sttgning, de store Kurver, de daarlige Skinner, ingen Stationer og i Regelen en Kromand som Stationsforstander. Den Dag Staten overtog Driften, vilde man forlange disse Baner drevne lige saa godt som de mest rentable, og man vilde blive nødt til at give efter for disse Fordringer. Jeg tror ogsaa, at det af Driftshensyn vilde være letfindigt. Det forekommer mig ogsaa, uden at jeg har Lov til at komme nærmere ind paa det her, at man kan sige, hvis man opstiller Principet Statsbane over Alt og kun Statsbane, saa er der ikke en Gæste, som ikke vil forlange en Jernbane til sin egen Dør, saa nogenlunde, i store Træk. Jeg kan godt bruge Udtrykket, det er naturligvis ikke at forstaa direkte efter Ordene, men der vil selvfølgelig komme en saadan Overbømmelse af Fordringer, at jeg tror, det vil blive Forvirring det Hele, umuligt at gjøre Fyldest. Altsaa jeg er ikke stemt for at gaa den Vej. Jeg kunde inavere være stemt for at gaa den Vej, som det ærede Medlem antydede, at man skaffede sig en Slags Plan i store Træk, som gik ud paa at sige: Vi kunne eventuelt komme til at bygge saa og saa mange egentlige Statsbaner, gennemgaaende Baner, muligvis saa mange Baner med Tilskud fra de vedkommende Lokalteter, og Resten maa blive private Baner. Om man kan tilbeibringe et saadant Program, veed jeg ikke, men jeg tvivler om det. Det ærede Medlem erindrede om, at der i 1876—77 havde været noget Saadant fremme, og det ærede Medlem har maasse selv taget Del deri. Der var en udførlig Betænkning i Folkethinget, som jeg indrømmer havde sin store Fortjeneste, men som ingenlunde er bleven holdt. Det ærede Medlem vil ogsaa erindre, at i denne Betænkning blev der blandt Andet holdt paa Hobro—Vøgstør Banen, som den nu er foreslaagt, og samtidig blev der foresat, at man vilde være villig til at anlægge en Mellemforbindelse i Sylland, det var for Resten mellem Silkeborg og Tange, om jeg husker ret, for at lette Afdgangen til Esbjerg; men det gjorde ikke, at man den Gang opstillede nogen Fordring om, at man skalde dreie