

nogle Bemærkninger dertil. Dog maa jeg sige, at jeg gjør disse Bemærkninger med al mulig Besorgelse, fordi det Stjøn, jeg har over disse Forhold med Hensyn til, hvor Linien skal ligge, ikke kan anses for at være saa afgjørende for mit Bedkommende, at det ikke skulde være muligt, at jeg ved nyere Overveelse kunde faae et andet Syn paa Banens Retning. Smidstid er jeg foreløbig af den Formening, at det er rigtigst, at Banen lægges fra Løgstør i en Bue mod Øst ad Viborg til med en Sidebane til Hobro, og saa vidt jeg har opfattet Beboernes Tanke i den paaagjældende Egn, hvad jeg har havt rig Leilighed til, tror jeg, at det er et almindeligt Ønske paa Egnen. At Nibe By skulde sætte særlig Pris paa at faae Banen trukket nordligere, tror jeg ikke. Jeg er endog saa vis paa, at Nibe By — i alt Fald har jeg adskillige Vidnesbyrd i saa Henseende — er imod at faae Banen nordligere; de sige: helst saa langt mod Syd som muligt, for ellers berøver Banen os vort Opland, dersom den kommer til at gaa tæt til Nibe uden nogen Sidebane til Nibe By. — Jeg vil gjerne have Lov til med Hensyn til dette Lovforslag at knytte et Par almindelige Bemærkninger til det, ikke, som den ærede 4de Landssthingsmand for 1ste Kreds (Magen) bemærkede før, for at umuliggjøre Lovforlaget eller for at hænge en Møllesten paa det eller lignende, men fordi jeg mener, at Forholdene, som de nu ere, gjøre disse Bemærkninger nødvendige. Jeg vilde anse det for ønskeligt, forinden man i alt Fald gik meget videre med nye Jernbaneforslag, at der saa vidt mulig forelaa en samlet Plan over de Anlæg, der kunde ventes at staa paa Dagsordenen i den aller nærmeste Fremtid. Det hører til god Husboldning i Almindelighed, at man beregner sine Udgifter i Fremtiden, og derefter kan man indrette sine Ting i mange Henseender. Det maa ogsaa høre til god Statshusboldning. En anden Grund, hvorfor jeg kunde sætte Pris paa det, er, at det derved var muligt, at der maatte kunde opnaas mere ensartede Regler, end nu er Tilfældet med Hensyn til disse forskellige Jernbaneanlæg. Naar jeg ser paa de to Lovforslag, der foreligge i Dag, nemlig det, som allerede er behandlet, og det, som nu foreligger, kan jeg ikke skjønne, hvorfor den mindre gunstige Egn, denne fattigere Egn mellem Løgstør og Hobro skal betale 50,000 Kr. pr. Banemil som Tilskud til Banen for at faae den, uagtet den anses for at være meget nødvendig, medens den rigere Egn paa Sjælland mellem Slagelse og Næstved ikke skal give en Dre.

Jeg forstaar ikke den Slags Betragtninger. Jeg vilde finde det rigtigere, at der betaltes Bidrag saavel til den ene Bane som til den anden. En anden Betragtning, jeg ogsaa gjerne vil fremdrage ved samme Leilighed, er Ønskeligheden af at faae Statsbanernes Bestyrelse eller Statsbanernes Drift i det Hele taget lagt ind under den lovgivende Myndighed. Det har jo dog været Forudsætningen alle Dage, det er der vistnok ikke nogen Meningsforskjel om. Det forekommer mig besynderligt, at det nu i 1886 er muligt, at et Statsaktiv paa 154 Mill. Kr. bestyres, efter mit Stjøn, fuldstændig enevelsig, uden at Rigsdagen har Indflydelse derpaa. Jeg skal ikke komme vidtløftig ind herpaa, da det Spørgsmaal ligger udenfor den foreliggende Sag; men jeg maa jo nok minde om, at ved Loven af 2den Mai 1880 blev det forudsat, at der inden 2 Mars Forløb skulde forelægges et Lovforslag om de Ting. Jeg tror, at det kunde være nyttigt og hensigtsmæssigt, forinden man gik ret meget videre med nye Jernbaneanlæg, at faae denne Ting gennemført, faae den lovgivende Magts Indflydelse paa Statsbanedriften gennemført. Jeg ledes til denne Betragtning ved at se paa de sidste 5 Statsregnskaber, thi de se lidet lystige ud med Hensyn til Jernbanernes Drift. Tager jeg de sjællandske Jernbaner, da er det jo det høie Thing bekendt, at de, før Staten overtog dem, gav 6 pCt. i Rente til Aktionærerne, i alt Fald for enkelte Aars Bedkommende, hvor længe veed jeg ikke. Det første Aar, Staten var i Besiddelse af dem, har jeg ikke medregnet, fordi Regnskabet da omfatter 5 Kvartaler, men i de 5 sidste Aar stiller Indtægten, Overskudet sig saaledes: $\text{§ } 1881-82$ var Overskudet 4 pCt., 1882—83 $3\frac{1}{2}$ pCt., 1883—84 $3\frac{1}{3}$ pCt., 1884—85 $3\frac{1}{3}$ pCt., og nu for det sidste Regnskabsaar er Rente gaet ned til $2\frac{2}{3}$ pCt. Altsaa, de sjællandske Statsbaner give nu under Halvdelen af, hvad de gav, medens de bestyredes af et privat Selskab. Det tyder ikke paa, at den Bestyrelse, de nu ere under, er særlig økonomisk. Tager jeg de jydsk-sjydske Baner, stiller Forholdet sig for de samme 5 Aar saaledes: 2 pCt., $1\frac{1}{2}$ pCt., $1\frac{2}{3}$ pCt., $1\frac{2}{3}$ pCt. og nu det sidste Aar uæppe $\frac{3}{4}$ pCt. Der er altsaa en stadig Nedgang og særlig i det sidste Aar en meget stærk Nedgang. Tager jeg Gjemmemittet af hele Statsbanernes Indtægt eller Overskud, bliver det saaledes: 1881—82 $2\frac{7}{10}$ pCt., 1882—83 $2\frac{1}{2}$ pCt., 1883—84 $2\frac{1}{3}$ pCt., 1884—85 $2\frac{1}{4}$ pCt. og 1885—86 $1\frac{1}{10}$ pCt. Vi staa altsaa saaledes i dette Dødblik, at vi kun have $1\frac{1}{10}$ pCt. i Overskud af dette store Statsaktiv paa 154 Mill. Kr.,