

mindre By har bygget et Stykke Statsbane paa en Tid, da man ellers ikke vilde have bygget den, men ventet, til man kunde føre Jernbanen fra Bramminge til Grøndalsen, Noget, som nu sker. — Det ærede 1ste Medlem for 8de Kredts (Breinholt) var noget udførlig inde paa flere Spørgsmaal, jeg skal nævne et Par af disse. For det Første var det ærede Medlem, og jeg tror ogsaa andre ærede Medlemmer, inde paa Spørgsmaalet om Expropriationsudgifterne, der refunderes i Sjælland. Først maa jeg nu gjøre det ærede Medlem opmærksom paa, at det er kun for tidligere Anlæg, at dette gjælder. I de sidst af Rigsdagen vedtagne Love findes Bestemmelsen ikke, og jeg tror at turde sige, at den ikke findes i Lovforslagene om de private Baner Horsens—Juelsminde og Randers—Hadjund. Principet er altsaa opgivet, hvilket ogsaa er ganske naturligt. Det, der altsaa er Tale om at afvikle, er en Gjæld, som forøvrigt, om jeg huffer ret — jeg har ikke Tallene, saa jeg kan ikke nævne dem — ingenlunde kan siges at være stor eller har taget ret lang Tid at afvikle, og det kunde jo ganske vist være meget fristende for dem, der skulle udrede Gjælden — det ærede Medlem er selv mellem dem og jeg ogsaa — at faae den eftergivet, men der er dog den Omstændighed derved, at det har været den bestemte Forsætning i sin Tid for Baneanlægget, at disse Tilskud skulle udredes og udredes paa bestemt Maade. Staten har givet temmelig lang Kredit paa den, saa det forekommer mig ikke, det ligger overordentlig nær at give efter paa det Punkt. Men det ærede Medlem har ikke ganske Ret, og andre ærede Medlemmer have det heller ikke, naar de tale om Forholdene overfor Sjælland, som om der aldrig havde været udredt Noget. Jeg skal nævne den østjællandske Bane og den lolland-falsterke Bane, for hvilke der ganske vist er givet Statsgaranti, men til Gjengjæld have de vedkommende Egne maatte stille Forstærkningsfond, om jeg huffer ret af 20 pCt. af Anlægskapitalen, og disse Fond have disse Baner ædt, de ere opspiste, vi ere færdige med dem, og at Banerne for Resten ikke ere videre heldigt stillede eller forrente sig godt, kan det ærede Medlem læse paa Finantslovens § 26. Det staar paa § 26, og ville de Herrer have det Spørgsmaal besvaret, om den private Banedrift, i hvert Fald den lolland-falsterke Banes, føres bedre og mere rentabelt end Statsdriften, vil jeg bede Dem nærmere studere Indtægten for disse Baner. Jeg tror ikke, at de skulle finde Resultater, der paa nogen Maade kunne maale

sig med Statsbanernes. Det samme ærede Medlem nævnte Systemerne, som vi havde været inde paa for Opførelsen af private Baner og Statsbaner. Jeg tror, Systemerne ere endnu flere, end det ærede Medlem nævnte, og det kunde maasse have sin Interesse at nævne dem i al Korthed. Særlig hvis man skulde ønske at komme til at indtage et fast Standpunkt for Fremtiden, tror jeg nok, det kan siges, at de Standpunkter, der have været oppe, have været temmelig varierende og forskjellige og ikke just give nogen Trost med Hensyn til Vægheden af at komme over paa bestemte Standpunkter. Af private Baner kjende vi her i Landet med Rentegaranti og Forstærkningsfond de lolland-falsterke Baner og den østjællandske Bane. Vi kjende private Baner med Tilskud — Altkier, om man vil — paa 80,000 Kr. pr. Mil Bane: Odense—Svendborg, Randers—Grenaa, Aarhus—Kjøl, Silkeborg—Herning og Bemb—Sembvig. Vi komme dernæst til en privat Bane, som staar paa en noget jævgen Maade, nemlig Gribskov Banen. Den var Staten og de sjællandske Jernbaner i sin Tid Aktionærer i hver for $\frac{1}{4}$, medens Banen selv stiftede Halvdelen. Endelig komme vi til det nyeste System, nemlig, at Staten ydede Halvdelen af Expropriationen til Jernbaneanlægene, og efter dette System har man anlagt: Odense—Bogensebanen, Aarhus—Odder—Hou, Randers—Hadjund og Horsens—Juelsmindebanelen. Nu synes det at være det System for de private Baner, som for Diebliffet har størst Formodning for sig til at skulle følges for Fremtiden. Men jeg vil sige, at dette System har sine meget svage Sider, idet Tilskuddene falde overordentlig forskjelligt. De have gennemsnitlig paa disse Baner været 27,000 Kr. pr. Banemil, men har varieret fra 21,000 til 34,000 Kr., og det er en Selvfølge, at den daarlige Egn faar det mindste Tilskud, den gode Egn det største. Det turde ogsaa være, at naar der handles om Expropriationens Foretagelse, er det mindre heldigt, at Statens Bidrag er knyttet netop til dette Punkt, saa det kunde være et Spørgsmaal at tage under Overveielse, om man ikke fremtidig hellere skulde give et fast Tilskud end netop vælge at give Halvdelen af Expropriationsomkostningerne. — Med Hensyn til Statsbaneanlæg med Tilskud fra Egnene har man ganske vist indtaget et noget fastere Ståde. Det er jo ogsaa først i de senere Aar, at dette Princip er kommet frem, og det var jo det Princip, som her skulde anvendes. I Kraft af dette Princip er der anlagt Herning—Skjern Banen med et Tilskud af 25,000 Kr. pr. Mil, Thisted—Odbede-