

hvilket maatte nok kan passe, og Staten giver et Tilskud af 80,000 Kr., bliver der 150,000 Kr. tilbage. Hvis nu Staten for at overtage Driften skulde betale 3 pCt. af disse 150,000, vilde det i Virkeligheden være det Samme, som at Staten overtager tre Fjerdedele af, hvad det koster de vedkommende Kommuner, og at disse kun komme til at bære en Fjerdedel; men en Fjerdedel af 150,000 Kr. er mindre end 40,000 Kr., altsaa vilde man i Virkeligheden faae den private Bane billigere anlagt og drevet, end det Tilskud udgjør, som ydes til Statsbanen. For mig staar det saaledes, at det er endnu et fordelagtigt Kompromis for begge de to Thing, hvis man kan komme til det Resultat, at medens man bygger en Statsbane for en Udgift af 290,000 Kr. pr. Banemil minus det Tilskud, som gives af Kommunerne, saa har Staten til den private Bane kun en Udgift af 80,000 Kr. pr. Mil. At Staten senere overtager Driften, kan mulig være fornuftigt, men at det skulde kunne føre til, at man overtog den samme eller endog en større Byrde, end om man havde anlagt den som Statsbane, tror jeg ikke paa. — Tilbage er saa den Wendring, at man i det andet Thing har nedsat Tilskudet 50,000 Kr. til 40,000 Kr. Det opfatter Udvalget paa lignende Maade som Tilskudets Forandring med Hensyn til Slagelse—Næstved-Banen. Det var hellere blevet ved de 50,000 Kr., men kan ikke have noget Absolut at indvende mod 40,000 Kr. — Jeg skal altsaa med disse Ord anbefale Thinget, for at bringe Sagen tilende, at vedtage ogsaa dette Lovforslag i den Skikkelse, hvori det foreligger.

### Judenrigsministeren (Zingerslev):

Jeg er enig med den ærede Ordfører i, at de 40,000 Kr. maa man fornuftigvis vedtage her, ligesom man har vedtaget dem i det nylig behandlede Lovforslag. Disse 40,000 Kr. betyde imidlertid ikke ganske det Samme her som paa det andet Lovforslag. Efter den Beregning, jeg har opstillet i Motiverne, betyde de egentlig noget Mere, men det kan nu være det Samme. Thingene have vist taget en noget anden Stilling end jeg paa det Punkt, men det skal jeg ikke forbyde mig i. Der er jo kommet en meget væsentlig Forandring i Lovforslaget; idet der er sat en privat Sidebane ind til Viborg. Det er ikke uden Betænkning, at jeg har modtaget denne Sidebane, men da Sagen nu har svævet i saa mange Aar, og det dog engang skal have en Ende, har jeg fundet det rigtigst at gjøre det. — At tilføje en privat Sidebane fra Aalestrup til Viborg, maatte jeg

efter Omstændighederne og efter hele den Bevægelse, der har været, og da den nu ogsaa finder Tilslutning i dette Thing, finde rigtigst. At Staten overtager Driften af denne private Sidebane turde være i sin Orden. Det vilde ellers være meget vanskelige Forhold, der vilde fremkomme for den private Bane, men de vilde ogsaa være meget vanskelige for Statsbanen. Forbindelsen mellem Aalestrup og Viborg og videre derfra ad andre Baner vilde blive meget vanskelig. Jeg er ganske enig med den ærede Ordfører i, at Spørgsmaalet om Forpagtningsforholdet her, om det overhovedet kan lykkes at bringe det i Stand, er et aabent Spørgsmaal, som dog maatte maa afgøres, inden Jernbanen bygges. Det tør jeg ikke sige Noget om i dette Dieblik. Jeg har i det andet Thing kun udtalt en Ting angaaende dette Forpagtningsforhold, idet jeg forbeholder mig fuld Frihed, og det blev ikke modsagt og er heller ikke blevet modsagt af den ærede Ordfører her, nemlig, at hvis man opfatter det som et Slags Tilagn om en Form af Rentegaranti, tager man fejl. Saaledes maa Spørgsmaalet ikke stilles. Jeg tror, at jeg herved kommer nogenlunde i Overensstemmelse med den ærede Ordførers Udvikling. Hvad der kan være passende her at sige, kan jeg i Dieblippet ikke have nogen Mening om. Det har været mig umuligt at undersøge disse Forhold saaledes, at jeg tør udtale nogen Mening derom, men man finder vel en passende Norm. Det følger af sig selv, at man ogsaa gennem en Forpagtning maa stille Forholdet saaledes, at det ikke i Virkeligheden bliver en bedre Stilling for vedkommende Egn at faae en Privatbane anlagt end en Statsbane. Deri ville Alle være enige. Det er meget tvivlsomt, hvilken Værdi Banen vil have i Drift. Jeg er ikke saa sikker paa, at man, naar Spørgsmaalet foreligger praktisk, kan komme til at lægge den Beregning til Grund. Det er desuden en Kalkule, som man ikke saaledes kan gjøre paa Forhaand. Der maa kunne ske en Opgjørelse og indgaaes en Afford, men ikke en Afford, der stiller Jernbanen paa den Maade, som den ærede Ordfører var bange for. Forresten er det for Dieblippet overmaade vanskeligt at udtale sig bindende om dette Forhold. Der vil jo gaa nogen Tid, inden disse Anlæg udføres. Som bekendt, vil der ogsaa for selve Hobro—Løgstør-Banen komme til at gaa en Del Tid, thi der staar i Lovforslaget, at inden 1ste Januar 1890 skulle de paaagældende Kommuner afgive deres Erklæringer, og Kommunerne kunne altsaa hele det ud til den Tid. Man kunde ogsaa tænke sig det Tilfælde, at Kommunerne ikke bleve