

gaaende Trafik navnlig paa Strækningen ned til Gjesfer, idet vi maa reservere os at lade dette Spørgsmaal blive betragtet som et aabent, uden at det ved samme kan tages til Indtægt, hvad vi her af Hensyn til den gjennemgaaende Trafik under Hensyntagen til samtlige øvrige Omstændigheder mene at burde tilraade. I Henhold til det saaledes Anførte tilraade vi Landsthinget at vedtage § 1 og dermed §§ 2, 3 og 4. Hvad særlig angaar § 4, da heror Pengespørgsmaalet paa de Beregninger, der ere blevne opstillede af Indenrigsministeriet i Forbindelse med dets sagkundige Assistanse. At bedømme dette ligger udenfor vor Ressort; men vi formene dog, at vi bør henlede Opmærksomheden paa en enkelt Udgiftspost, nemlig til Stationsbygninger. At Udgifterne til Forandringerne ved Kjøbenhavns Station og Klampenborg Station, hvorfra Banen skal udgaa paa en saadan Maade, at den bliver til den mindst mulige Gene for Dyrehaven, ere blevne saa store, er Noget, man meget vel kan forstaa. Derimod har man studiet noget ved de store Udgifter til Stationerne ved Skodsborg, Vedbæk og Kungälv til et Beløb af  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. paa 5,000 Kr. nær. Det forekommer os at være et meget stort Beløb, som her er Tale om. At disse Stationer skulde faae nogen væsentlig Betydning for Godstrafiken, at der skulde behøves store Postaler af Hensyn til den og til Passerforsendelser, foretæmmer os ikke sandsynligt; at de skulde faae nogen væsentlig Betydning for den gjennemgaaende Trafik kan ikke vel tænkes. Vel er det os bekendt, at den høitærede Indenrigsminister agter at anlægge disse Stationer med særlige Ankomst- og Afgangssider, men det synes alligevel at være en lovlig stor Sum, her er Tale om. Da vi imidlertid ikke her i Thinget pleie at indlade os paa Spørgsmaalet om Baneanlæggenes økonomiske Side, mene vi, at der her ikke er Andet at gjøre, end at fremdrage det omhandlede Punkt, idet vi ikke tvivle paa, at det inden Banens endelige Bygning vil blive gjort til Gjenstand for fornøjet Drøftelse i Indenrigsministeriet, om der ikke her skulde kunne paases Noget.

Medens Udvalget saaledes har været enigt om at tilraade Vedtagelse af Lovforslagets 4 første Paragrafer, stiller det sig anderledes, med den 5te Paragraf. Med Hensyn til den har Udvalget delt sig i et Flertal, der tilraader at vedtage Paragrafen, og et Mindretal, som foreslaar den forkastet. Det er jo Noget, som er ubestrideligt, at naar man i et Land anlægger Jernbaner, anlægges dem ikke alene for Nutiden,

men ogsaa for Fremtiden, og at dermed følger Berettigelsen til, forsaavidt det maatte være hensigtsmæssigt af Hensyn til Stattehyderne og af Hensyn til de yderligere Formaal, som Statskassen har at sørge for, at lægge en Del af disse Udgifter over paa Efterkommerne ved at tilveiebringe de til Anlæget fornødne Summer ved Laan. Dette er Noget, som følger af sig selv, men deraf følger paa den anden Side naturligvis ikke, at man skal gjøre dette; vi have jo en rig Erfaring for, at man her til Lands anlægger Jernbaner ved at dække Udgifterne til det enkelte Anlæg af de løbende Indtægter. Saaledes har det, om ikke gjennemgaaende, saa dog for Størstedelen været Tilfældet i de forløbne Aar. Det erede Mindretal har i saa Henseende henvist til, hvorledes man har forholdt sig i Tidsrummet fra 1867—80. Flertallet har henholdt sig til de Aaringer, som omtales i Lovforslagets Motiver. Det viser sig da, at man i de 13 Aar fra 1876—1889 til Jernbaneanlæg, derunder indbefattet Erhvervelsen af de sjællandske Baner for Statskassen, har anvendt 98 Mill. Kr., hvoraf de 71 Millioner ere tagne af de løbende Indtægter; det vil altsaa sige, at man i disse 13 Aar til Jernbaneanlæg aarlig gjennemsnitlig har anvendt ca.  $5\frac{1}{2}$  Mill. Kr., hvilket er, saavidt jeg erindrer, ikke saa ganske lidt over 10 pCt. af Statens aarlige Indtægter. Gaa vi videre, saa har man i Aaret 1889 bevilget Jernbaner, som ville medføre en Udgift for Statskassen af 9 Millioner. Nu i Aar staa vi ved dette Lovforslag, som vil medføre en Udgift af 5—6 Mill. Kr. Endvidere er der i denne Samling fremkommet forskellige andre Lovforslag om Jernbaner. Jeg antager nu ikke, at de ville blive til Noget i indeværende Samling; hvis det blev Tilfældet, vilde vi upaatvivelig atter naae op til 9 Millioner for et enkelt Aar. Blive disse Forslag imidlertid ikke til Noget i denne Samling, komme de nok frem ad Aare og det synes at ligge i Luften, at der i en længere Aarrække vil blive Spørgsmaal om yderligere Jernbaneanlæg. Jeg skal saaledes henvisse til, hvorledes man i det andet Thing under Forhandlingen af det lille Lovforslag om Veile—Give-Banen atter har optaget Spørgsmaalet om Anlæget af Veile—Holslebroganen, thiøndt man skulde tro, at dette Spørgsmaal maatte være skrinlagt for en længere Aarrække efter den Behandling, som blev det Lovforslag, der i den Retning var fremme i forrige Samling, til del. Det erede Mindretal behøver selv i sine Udtalelser yderligere Jernbaneanlæg. Det viser sig altsaa, at man i en længere Aarrække har anvendt  $5\frac{1}{2}$  Mill. Kr. aarlig