

henses til, at Mellemstationerne ingen videre Betydning kunne faae for den gennemgaaende Trafik, og der derfor næppe paa dem kan behøves omfattende Bygninger af Hensyn til Gods- og Postforsendelserne.

Lovforslagets § 5, hvorefter Udgifterne ved Baneanlægget med Driftsmateriel m. v. — c. 5 Millioner Kroner foruden Expropriationsudgifterne — ville være at dække ved Udstedelsen og Afhændelsen af det fornødne Beløb $3\frac{1}{2}$ pCt. aarlig Rente bærende Statsobligationer, kan Udvalgets Flertal (Breinholt, Jacobsen, Juul-Ryssensteen, Moltke, Reedtz-Thott og Rump) give sin fulde Tilslutning. Et Lands Forsyning med Jernbaner er en Foranstaltning, der kommer de følgende Slægtled tilgode, hvorfor det er fuldt berettiget, om Statskassen lægger en Del af Byrden ved Banernes Bygning over paa Efterkommerne ved at bringe de til Dækningen af Anlægsomkostningerne fornødne Midler tilbeie ved Laan. Dette er hidtil kun sket i mindre Omfang her til Lands. Efter hvad Motiverne ophjse, er der i de 13 Aar fra 1ste April 1876 til 31te Marts 1889 til Erhvervelse og til Udvidelse m. v. af Baneanlæg anvendt c. 98 Mill. Kr. Heraf hviler 27 Mill. Kr. som Gjæld paa Statskassen, medens Resten, 71 Millioner, o: gennemsnitlig c. $5\frac{1}{2}$ Million aarlig, er udredet af Statskassens løbende Indtægter. De i forrige Rigsdagsforsamling vedtagne Love om Baneanlæg ville medføre for Statskassen Udgifter til Beløb af c. 9 Mill. Kr. Saa fremt det foreliggende Lovforslag bliver gennemført, dreier det sig om en yderligere Udgift af imellem 5 og 6 Millioner. For Rigsdagen foreligger der derhos flere Lovforslag om Anlæg af Jernbaner, som, forudsat at de blive til Lov, ville forøge Statskassens Udgifter med nogle Millioner, og lignende Krav paa Statskassen ville de kommende Aar ventelig føre med sig. Flertallet skjønner ikke, at det paa en Tid, hvor baade de bestaaende Institutioners Udvikling i stort Omfang stiller forøgede Krav til Statskassen, og der derhos er Tale om Løsningen

af nye Opgaver, der aarlig ville fordre store Tilskud fra det Offentlige Side, kan gaa an vedblivende at anvende en saa stor Procent som hidtil af Statskassens løbende Indtægter til Jernbanevæsenets Udvikling. Man bør gaa over til at dække i det Mindste den væsentligste Del af de hertil medgaaende Udgifter ved Laan, hvis Indfrielse falder den følgende Generation til Last.

Medundertegnede Blom kan med Flertallet tiltræde Lovforslaget i dets Helhed og særlig dets § 5 i Henhold til Indenrigsministerens som den mest kompetente Autoritets Udtalelse, at det paatænkte Anlæg kan ventes ikke alene at ville forrente sig, men tillige at ville dække den Indtægtsforringelse for den nuværende Helsingørsbane, som dets Konkurrence med denne vil medføre. I Tilfælde af, at Indenrigsministeren ikke havde trøstet sig til at udtale denne Forventning, vilde jeg have anset det som meget betænkeligt at stemme for Lovforslaget og navnlig som usvarligt at bygge Banen for laante Penge og saaledes kaste Byrden ved et urentabelt Foretagende af overveieende materiel Betydning over paa Fremtiden, som sikkert faar nok at bære i de Byrder, den selv paatager sig.

I Henhold til det Foransførte indstiller Flertallet tilligemed Blom det foreliggende Forslag til uforandret Vedtagelse.

Mindretallet (Mads Strandstov og Th. Nielsen) kan i Henhold til Begrundelsen af Nytten og Nødvendigheden af en Jernbane fra Klampenborg til Helsingør slutte sig til Flertallet. Derimod finder man det aldeles ikke fornødent, at der i Anledning af dette Baneanlæg optages noget Statslaan. Vel henvises der i Lovforslagets Motiver til, at der i Tidsrummet fra 1ste April 1876 til 31te Marts 1889 er anvendt ca. 47 Mill. Kr. til Anlæg af nye Jernbaner og til Udvidelse m. v. af bestaaende Anlæg samt 51 Mill. Kr. til Kjøbet af de sjællandske Jernbaner.