

faa der er Udfigt til, at vi aldrig faae denne Bane der ude i Odsherred. Jeg kan derfor ikke Andet end meget anbefale det eventuelle Udvalg, som jeg antager, vil blive nedfat i denne Sag, at det vil tage dette Spørgsmaal under nøie Overveielse og tænke over, om det ikke var muligt, at Lovforslaget kunde blive ændret i den Retning, jeg her har antydet, og navnlig vil jeg ogsaa bede hele det høie Thing om, at det vil være behjælpeligt med, at vi kunne faae det Ønske opfyldt. Jeg har hjulpet Syberne til at faae saa mange Jernbaner, og de have ogsaa lovet at ville hjælpe mig, naar jeg skal have en Jernbane, men Spørgsmaalet er, om de ville hjælpe mig, naar det kniber. Det kan være tvivlsomt, men nu faae vi jo at høre, hvorledes det vil gaa. Fremdeles vil jeg ogsaa rette det Spørgsmaal til den høitærede Indenrigsminister, om han er villig til at tage denne Sag under Overveielse. Vi behøve jo hans Medvirkning, thi ellers kunne vi ikke faae en Jernbane i den Retning, vi ønske. Vi Rigsdagsmænd have jo ikke Lov til at udstede nogen provisorisk Lov. Kunde vi det, skulde jeg snart faae ladet en Lov om en Bane til Odsherred, men det have vi jo ikke nogen Ret til. Dernæst vilde jeg ogsaa ønske, at andre ærede Medlemmer vilde udtale sig og navnlig ogsaa støtte det Forslag, jeg har nævnt. Naar de ville gaa imod mig, kan det jo ikke nytte noget, men dersom de ville støtte mig, vilde jeg ikke alene for mit eget Bedkommende være dem taknemlig, men det Samme vilde være Tilfældet med hele den Egns Beboere, som jeg har den Ære at repræsentere, og jeg tror, at ikke alene min Valgkreds, men ogsaa andre Egne, der ligge deromkring, vilde komme til at nyde godt af en saadan Bane. Den Gang der var Spørgsmaal om at bygge den nordvestjællandske Jernbane, arbejdede jeg for at faae en Station saa nær til Odsherred som muligt og navnlig for at faae en Station Svinninge. Jeg tror, at dersom vi den Gang havde faaet en Station paa dette Sted, vilde Trangen til en Jernbane i Odsherred ikke have været nær saa stor, som den nu er, og den bliver bestandig større og større. Dette blev imidlertid den Gang nægtet. Jeg stillede den Gang en Forespørgsel til den daværende Indenrigsminister angaaende denne Sag, men det varede saa længe, inden Forespørgslen kom frem, at Ministeren svarede, at nu var det allerede bestemt, hvorledes det skulde være. Jeg vil altsaa tillade mig paa det Bedste at anbefale den Tanke, jeg her har fremsat.

**Første Viceformand** (Høgskbro): Skjøndt jeg ikke har villet afbryde den ærede Taler, idet den Jernbane, han ønsker, kan sættes i nogen Forbindelse med det foreliggende Forslag, vil jeg dog advare ærede Medlemmer, som ville tage Ordet, om ikke at komme altsor langt ind paa Omtalet af saadanne Baner, som ikke ligefrem berøres i selve Forslaget.

**Berg:** Ærede ældre Kolleger af mig her i Salen vil det ikke forundre, naar jeg siger, at jeg ikke har været nogen Beundrer af den Jernbanepolitik, som Regeringen og Rigsdagen hidtil har ført, eller af de Principer, som derigennem have gjort sig gjældende, forsaavidt man derved skulde veiledes til at finde den røde Traad. Heller ikke har jeg været nogen Beundrer af den Jernbaneretfærdighed mod Statens Borgere i Almindelighed, som er kommen til Orde ved de Lovgivningsakter angaaende Jernbanerne, som herfra ere udgaaede. Jeg skal opløse dette med Exempler, idet jeg iøvrigt nærmere skal sammendrage disse Oplysninger til en Dmtale af det foreliggende Forslag.

Jeg kan ikke skjønne rettere, end at der har været fulgt 14 forskjellige Systemer med Hensyn til vore Jernbaneanlæg, og om end adskillige af dem nogenlunde ville kunne falde ind under den samme Tanke, saa er dog baade Gjennemførelsen og Virkningen af disse Systemer for de paagjældende Egne baade i økonomisk Henseende og paa anden Maade saa forskjellig, at jeg tror, at Adskilligen for de fleste af disse Planer kan anses nogenlunde begrundet.

Det første System var privat anlagte og drevne Baner uden Tilskud fra Staten eller Kommuner, men med Statens Rentegaranti for Anlægskapitalen, denne fastsat til en bestemt Maximalsum. Under denne Kategori møde vi de sjællandske Jernbaneanlæg, der begyndte ved Koncessjonen af 1844 og endte ved Lov 26de Mai 1869, og den aabnedes i Tiden fra 27de Juni 1847 til 30te December 1874.

Den anden Kategori er de jydsk-sjydske Statsbaner i Almindelighed, anlagte for Statens Regning ved privat Entreprise, i Begyndelsen drevne af Private, fra 1ste April 1867 drevne af Staten tilligemed dem, der senere ere tilkomne. Hovedlovene ere som bekendt af 10de Marts 1861 og 24de April 1868, hvortil huytter sig flere mindre Love. Der var intet Tilskud fra Private eller Kommuner, men Halvdelen af Expropriationssummen blev paalignet vedkommende Egne, som man vil erindre 48 Skilling pr.