

dette Gode — efter min Mening for længe. Hvis vi fastholde disse Grundsætninger, vilde de give en Kollighed i Overveielser af disse Spørgsmaal for Fremtiden baade i Regjeringen og Rigsdagen; der bliver saa nærmest kun Spørgsmaal om lidt Mere eller Mindre i Tilfald, om Grændserne for Udfælden deraf, og saa om Tiden for de paagjældende Baners Udførelse. Alt det kunde vel nok give Anledning til Uenighed; men vi fik dog ikke Slumpetræffet — undskyld, jeg bruger dette Udtryk — vi fik ikke denne underlige nye Partidannelse for tilfældet, som vi saa ofte have set med Hensyn til Jernbanespørgsmaal, og som naturligvis har smittet Regjeringen. Naalig vilde Regjeringen befries for en Masse Planer, baade modne og umodne, om alt Muligt — jeg havde nær sagt mellem Himmel og Jord — angaaende Jernbanevesenet. Der vilde efter min Mening komme mere Ro og Fasthed ind i Administrationsforholdene og Lovgivningsvirksomheden med Hensyn til alle disse Spørgsmaal. Jeg vilde ønske, at Forhandlingen om dette Forslag og om det følgende, der kommer, maatte faae det Udbytte, at vi kunde enes i denne Retning, og jeg gaar for saa vidt med glæder Sund til fornhede Forhandlinger om dette vigtige Spørgsmaal, end jeg vilde gjøre, hvis hele dette Spørgsmaal ligesom fastedes hen, saa at man tilsidt ikke veed, om der er Nødværdsighed i det Resultat, der kommer ud af det, eller ikke, eller om det just er det, de lokale Interesser er bedst tjente med, eller noget Andet. Det Sidste har man efter min Formening ofte forsyndet sig imod; thi ofte har en Privatmand, en Sogneraadformand f. Ex., der havde faaet Indsigelse paa den Tid, vedkommende Anlæg foregik, faaet Banen høiet i den Retning, vedkommende Private ønskede, og saa kom man her og sagde: Vi forlanger jo ingen Ting — blot Banen og den halve Expropriation! Og det pleier vi jo at give ubejet. Det er ikke mange Aar siden — det var maaste sidste Gang, vi forhandlede Jernbanespørgsmaal — at jeg havde den Ære at være valgt til Ordfører for Udvalget om Jernbanelovforslaget — der var frebet en Betænkning, men jeg tror ikke, den kom frem for Thinget — og der opdagede jeg denne underlige Sagen og Konfurrence fra den ene By mod den anden, fra den ene Egn mod den anden, under hvilken man endog kunde se en By paa 7,500 Indbyggere fare op og bygge 400,000 Kroner for at komme med til at anlægge en Jernbane paa 4 Mil, for at kunne konkurrere om sit eget Opland, Ting, som naturligvis skete i hidsende Jernbanefantaster, men som

dog vilde have gjort Byerne ullykkelige, hvis man havde tilladt dem saadan Svindel. Alt det kom man ud over ved den af mig anbefalede Fremgangsmaade, selv om ikke Alle fik Jernbane forbi deres Dør.

Man kan naturligvis ikke ved Fortsættelse af disse Bevillinger se bort fra Statskassens Stilling til hele Spørgsmaalet. Derom maa det være mig tilladt, ogsaa for at give de ærede Medlemmer, der dele mine Betragtninger, Leilighed til at se det nu foreliggende Lovforslag i Belysning af denne finansielle Statistik, at gjøre nogle Bemærkninger. De jydsk-sjydske Statsbaner stod med deres c. 154 Mil den 1ste April 1886 i 93,428,748 Kr.; de sjællandske Statsbaner med c. 52 Mil i 60,538,475 Kr.; den samtlige Statsformue, anbragt deri, er altsaa 153,967,535 Kr. Statsbanernes Reserverfond er 2,435,142 Kr., hvilket giver til Rest 151,532,393 Kr. I 1885—87 er der provisorisk budgetteret 2,573,577 Kr. og af sjællandske Reserverfond 300,000 Kr., til sammen 2,873,577 Kr. Ribe-Grændsebanen er ikke omtalt der, den er jo privat Bane og anlægges jo ogsaa for private Penge efter Koncessionens Ordlyd. Dette giver altsaa en samlet Statsformue, anlagt i Jernbaner, af 154,405,970 Kr.; Renten deraf til 4 pCt. er 6,176,238 Kr. Rentegarantien af de lolland-falsterke Baner er siden Driftsaaret 1884 bleven effektiv, der gives vel noget Udbytte af Driften, men der kræves af Statskassen aarlig 150,000 Kr. som Følge af Rentegarantien. Rjøge-Faxe Banen kræver ligeledes Renten af Anlægssummen, der for førstnævnte Bane er 5,440,000 Kr., for sidstnævnte Bane 3,098,800 Kr.; Forstærkningsfonden er ogsaa i sidste Tilfælde forbrugt og da Driften intet Udbytte giver, kræves der nu hele Renten, 123,952 Kr. Vi faae altsaa en aarlig Rentefum af 6,450,190 Kr. Dertil skulde man nu, hvis Banen skulde balancere, rent finansielt finde paa § 3 et Overflud af Statsbanerne paa disse c. 6½ Millioner, men Udbyttet er for næste Aar budgetteret til 2,700,000 Kr., og der er endda nedlagt Indsigelse mod denne Kalkule efter de Oplysninger, som Finantsudvalget har modtaget, og de Betragtninger, som det har haft Leilighed til at anstille — jeg veed ikke, om det er hele Udvalget eller dets Flertal — man er da tilbøielig til at mene, at de Erfaringer, som Administrationen maa have haft som Følge af de nye Rjøreplaner, vilde føre til, at denne Forventning om 2,700,000 Kr. langt fra vil kunne naas. Desuden veed man jo, at der er oprettet en ny Jernbanerigsdag — selvfølgelig uden Lovhjemmel — det tager man ikke saa nøie i disse Tider,