

betinge Tilskud til Banen paa Grund af dens lokale Karakter og paa Grund af, at der er mindre Sandynlighed til Stede for en Forrentning der; det vil det ærede Medlem vist indrømme. Ganske i Konsekventens dermed har jeg, da man i Landsstinget gik over til at ville give Slagelse—Næstved Banen et mere lokalt Præg, udtalt mig for, at hvis man gjorde det, skulde man ogsaa lægge et Tilskud paa den. Det ærede Medlem kan ikke være ubekjendt med, at der har været stillet Forslag derom, som jeg har udtalt mig for, og som jeg vilde finde det ganske konsekvent baade med Vognstør Banen og med tidligere Afstemninger i Rigsdagen, om man havde vedtaget. Ogsaa lige over for ærede Medlemmer, som erklaerede, at naar man fik dette Lovforslag vedtaget uden Tilskud, uagtet Anlægget havde en lokal Karakter, skulde det betegne et nyt Princip, har jeg negtet at gaa ind paa at ville erkjende det, idet det vil være klart, at Hovedbetragtningen i Landsstinget hos det Flertal, som vedtog den mere lokale Bane, om jeg saa maa kalde den, uden Tilskud, har været den, at man paa Grund af ganske særlige Forhold, nemlig Hensynet til Skjælfør, kunde gjøre det for denne Gang. Hvad vi kunne komme ind paa i Fremtiden, skal jeg ikke udtale mig om; jeg erkjender med det ærede Medlem, at det fortjener den nøieste Overveielse, men det ærede Medlem erkjendte jo ogsaa, at man ikke skulde springe for stærkt i disse Forhold. Hvis man vil gaa over til at etablere det Princip, at Staten er den Eneste, der bygger Jernbaner, den Eneste, der driver Jernbaner, at Staten skal indløse de nu byggede Jernbaner og skal anlægge alle nye Jernbaner, vil man efter min Mening komme ind paa et overordentlig vanskeligt Princip. Muligt, at man kommer ind paa det! Men i hvert Fald maa det være efter meget nøie Overveielse. Naar det ærede Medlem troede, at det vilde have den Følge, at vi saa sagtens kunde begaa os, at vi saa selv vare Herrer over Forholdene, at vi saa bleve fri for disse mangfoldige mere eller mindre vel motiverede Andragender, da tror jeg rigtig nok, at naar man stillede os saaledes, vilde der ikke være en eneste Egn, ikke en eneste By eller noget Landdistrikt, som ikke vilde føle sig lige saa vel berettiget til at faae en Jernbane som noget andet Sted i Landet; det tror jeg vil blive Følgen. Smidlertid fortjener det en stor Overveielse, hvorledes man skal stille sig. Jeg indrømmer selvfølgelig, at man paa det private Jernbanevæsens Omraade i mange Tilfælde ikke har været fuldkommen heldig — enkelte Tilfælde

maa dog undtages, saaledes Odense—Svendborg Banen — og at man heller ikke i andre Retninger har været fuldkommen heldig. Det kan fortjene moden Overveielse, men jeg kan for mit Vedkommende ikke i Diebliffet se, at det skulde være rigtigt at komme ind paa et saadant Forhold, at Staten blev den Eneste, der byggede Jernbaner, saa at man gav Afkald paa al privat finantfiel Medvirkning til at faae dem byggede; jeg tror ikke, det er rigtigt; men jeg skal være meget villig til at tage Spørgsmaalet under Overveielse. Det ærede Medlem nævnte i sit Foredrag en stor Del Anlæg — jeg var ikke i Stand til at notere dem alle, derfor ophørte jeg snart dermed — og det ærede Medlem grupperede disse Anlæg efter deres Veligheden, efter som de laa i Nordsjælland, Sydsjælland, Sjælland, Fyn o. s. v.; men jeg maa sige, at det ærede Medlem nævnte, om jeg har hørt rigtigt, ikke et eneste Anlæg, som ikke var mig fuldkommen vel bekjendt, og for hvilket der ikke for mig er fremjat Tvist om at faae det fremmet. De ligge alle paa Bordet, om jeg saa maa sige; kun har jeg hidtil indtaget den Stilling til samtlige disse private Jernbaner, hvad jeg vil sige ganske aabent, at jeg har svaret de Mangfoldige, der ere komne — og de komme hver Dag eller i alt Fald hver Uge — at jeg ønskede helst at se, om Rigsdagen i det Hele vilde give Love om Jernbaneanlæg og navnlig om Statens, og om man ikke ved en Forhandling kunde komme til et nogenlunde klart Princip for, hvilken Til man skal gaa. At faae en Snes Jernbaneforslag her ind i Thinget, hvilket jeg kunde gjøre den Dag i Morgen eller i alt Fald med megen kort Frist, det vil det ærede Medlem vist indrømme vilde være meget uoverveiet og meget lidt tilraadeligt. Men Tvister er her i Mangfoldighed! — Jeg skal blot endnu, idet jeg forbeholder mig at komme ind paa Sagens finantfielle Side ved en anden Leilighed, hvor der er mere Anledning dertil, dog gjøre et Par Bemærkninger i Anledning af det ærede Medlems Opgjørelse af Jernbanernes Totalværdi. Jeg var ikke ganske i Stand til at følge den, men det var et meget høit Tal, det ærede Medlem kom til, om jeg ikke huster fejl nævnte han 1½ Hundrede Millioner Kroner (Berg. Ja.) Det ærede Medlem anlagde en Rente af 4 pCt. og lagde Underbalancen for visse private af Staten garanterede Jernbaner til — Renten af dem skal jo være 4 pCt. — og efter den Udregning skulde Tabet paa vort Jernbanevæsen være 4½ Million Kroner om Aaret. Jeg maa sige, at det er et nyt og for mig overraskende Standpunkt, det ærede Medlem der