

Jeg vil nødig nu komme ind paa en yderligere Udvilling af, hvorfor jeg anser Affattelsen, og det Resultat, som vil naas derigjennem, for at være rigtig; thi dertil vilde udfordres en temmelig udførlig Fremstilling af, paa hvilken Maade Loven af 1868 om Tilbagebetaling af Erstatningen for Jordafstaaelse er gennemført. Jeg tror, at, naar det ærede kongevalgte Medlem bliver bekendt dermed, saa vil ogsaa hans Indvending bortfalde. Jeg maa for mit Vedkommende anbefale Lovforslagets Vedtagelse og om muligt dets uforandrede Vedtagelse.

Bloug: Jeg er ganske enig med den sidste ærede Taler deri, at jeg tror, at Bestemmelserne baade i § 2 og 3 ere helbige, og jeg erkjender med Fornøjelse, at navnlig § 2 i Folkethinget virkelig har modtaget en Forbedring, idet det er rigtig, at Staten tager Aktier for sit Tilskud, selv om den ikke faar Udbytte af disse Aktier inden de andre Aktier have faaet et moderat Udbytte, 5 pCt. Men jeg vil tillade mig en Bemærkning med Hensyn til § 1. Jeg tror, det er en almindelig erkjendt Sætning, at den Bevægelse, som Jernbaner fremkalde, gaar imod de større Centralpunkter, det vil i vort lille Land, der kun har faa af dem, sige, ikke alene de større Centralpunkter i Landet selv, men ogsaa de udenlandske Centralpunkter, saaledes at det er en Illusion, hvad der allerede har viist sig, naar mange smaa Byer tro, at de opnaae nogen virkelig Fordel ved at faae en Jernbane. Det er ganske vist, at en Jernbane kan fremkalde Trafik paa Steder, hvor der før ingen var, men i Reglen drager den fra de smaa Byer til de store, og det vil det ærede Medlem for 11te Kreds (Kiær), der saa faderligt og smukt tager sig af det stakkels Ribe, ogsaa komme til at erfare. Derfor forekommer det mig at være en underlig Jernbanelinie, der er foreslaaet fra Grenaa til Randers. Linien tænkes ført gjennem den sydlige Del af den Halsø, hvorpaa Grenaa ligger, iyd om Kolindsfund og ved Thorsager gjør den saa et stort Sving op imod Nord; men dette Sving er ganske imod det almindelige Princip. Randers kan aldrig blive Centralpunkt for Syl-land, det er derimod Aarhus, og Veien Syd paa fører til et andet større udenlandsk Centralpunkt, nemlig Hamborg. Det er en besynderlig Linie, idet den baade bliver dobbelt saa lang, som den behøver at være, og fører bort fra et Centralpunkt i Stedet for at føre til det. Jeg kan ikke tro, at man vilde betragte denne Linie som afgjort, dersom man havde Valget mellem den og en anden. Nu ser jeg af Lovforslagets Motiver, eller rettere sagt af den i det andet Thing afgivne Betænkning, at den høitærede Minister mener, at den Linie, der er forlangt fra Thorsager til Aarhus, slet ikke kan bevilges. Det forekommer mig, at Billighed talte for, at man stillede Tilladelsen alternativt, saa at det blev Anlæggernes egen Sag at afgjøre

hvilken Linie, der er den fordelagtigste, eller om de ville anlægge begge Linier — det var jo muligt; — men at bortkaste den Linie, som efter alle fornuftige Grundsetninger er den rigtige, forekommer mig besynderligt.

Judenrigsministeren: Ja, vi ere jo Alle enige om, at Jernbanenettet saa vidt muligt bør udvides; en saadan Omgighed tror jeg at turde forudsætte, idetmindste for alle her Tilstedeværendes Vedkommende; men det er sikkert nok, at, naar der bliver Spørgsmaal om Maaden, hvorpaa det skal ske, frembyder der sig forskjellige Veie. Jeg tvivler heller ikke paa, at de Allsefleste ville være enige, dersom Staten kunde anlægge disse Jernbaner; men, som det ærede Medlem for 9de Kreds (Gftrup) allerede har bemærket, er der ikke Spørgsmaal om at kunne engagere Statskassen yderligere i Jernbaneforetagender, end det allerede er slet for nogle Aar siden, saavel som i Aar ved de forskjellige Lovforslag, der nu ere Love; jeg skal i saa Henseende blot minde om Broen over Linsjorden og Jernbanen til Ribe. Naar der da melder sig Folk og Egne, der interessere sig for at faae Jernbaner byggede, har jeg anset det for min Pligt at gjøre, hvad der stod i min Magt, for at fremme disse Ønsker, idet jeg i Henvendelserne til mig troede at se en Tilkjendegivelse af, at man i den vedkommende Egn ansaa en Jernbane for at være til Gavn for Egnen og tillige troede paa Muligheden af at faae den nogenlunde forrentet. Jeg har troet, at den Fremgangsmaade, som dette Lovforslag foreslaar, nemlig at give et moderat Tilskud af Statskassen, vilde være at foretrække fremfor den anden Form, som vi tidligere have brugt, at der stilledes en Forstærkningsfond, idet det aabenbart har sine store Uanskeligheder for dem, der skulle bære Ansvar, at kontrollere, at Forstærkningsfonden ikke stilles af selve Anlægs-kapitalen. Dernæst maa det være paa sin Pligt for Staten at vide, hvad den gaar ind paa, at den ikke paatager sig større Byrder, end den tror at kunne overkomme, og endelig tilstaar jeg, at det ogsaa forekommer mig sandsynligt, at de Mand, der interessere sig for Jernbaneanlægene, hellere ville tage Aktier i dem end indlade sig paa at stille en Reservesond, hvis endelige Facit mange Gange ikke vil være let at beregne. — Jeg kan heller ikke se rettere, end at, naar Tilskudet fra Statskassens Side ikke sættes høiere end her — det maa dog mindes, at det ikke er 40,000 Rd. pr. Mil, der er Spørgsmaal om i dette Lovforslag, men lidt over 50,000 Rd., naar Expropriations-omkostningerne komme til — saa er det i det Mindste ikke ufordelagtigt for Statskassen at yde dette Tilskud. Man anstille nemlig, hvad Beregning derover, man vil, saa kan det ikke benægtes, at disse Sidedbaner ville give en Forøgelse af Trafikken paa selve Hovedbanen, som efter al Sand-