

til Banen, ogsaa der vilde skaffe Resten for at faae Banen strag. Thi det er jo noget, man slet ikke kan se bort fra, at naar Folk have faaet Udsigt til en Jernbane, saa er Udsigten dem ingenlunde nok; det, de ville have, er at faae Banen helst strag, men i ethvert Fald i Løbet af nogle faa Aar, og det er naturligvis ogsaa af stor Interesse for Bedkommende, at ikke andre Centrer for Kommunikationen have udvillet sig, at ikke Kommunikationen ved andre Jernbaneanlæg har taget en anden Retning, saa at den, selv om der ogsaa kommer en Jernbane paa det andet Sted, aldrig vil kunne føres tilbage dertil, naar den først ved saadanne nye Kommunikationsmidler har taget en bestemt anden Retning. Da slog Regjeringen ind paa den efter min Mening fuldstændig forsvarlige og rigtige Vej, at man, hvor saadanne Tilbud forelaa, erklærede sig rede til at belægge Statens Interesser i, at saadanne Sidebaner førte en vis forøget Trafik ind paa Statsbanerne, og at saadanne Baner utvilsomt medførte betydelige indirekte Fordele, at belægge disse Interesser med en Subvention, et Tilskud af 40,000 Rd. pr. Mil plus det Halve af Expropriationsudgifterne, og det var saa langt fra, at de forskellige Egne sølte sig brøstholdne med den Ordning, at man endog saa tværtimod fra mangfoldige Steder indfom med Ønsker om, at Staten vilde belægge sine Interesser paa den Maade, mod at de lokale Interesser tilveiebragte de øvrige Midler, for at de kunde faae en Jernbane strag. Jeg beder ærede Medlemmer være opmærksomme paa, at man selvfølgelig, naar man kunde vente i et halvt Hundrede Aar, kunde faae disse Baner, men at de Bedkommende vilde have dem strag for at kunne deltage med fuld Kraft i Benyttelsen af Kommunikationsmidlerne. Nu slog Regjeringen altsaa ind paa denne Vej, og som sagt, den er bleven greben med særdeles Begjærlighed af Befolkningen, thi alle Steder fra rundtomkring i Landet ser man Ønsker fremkomme om, at Staten paa den Maade vil hjælpe med til en Jernbane. Man kan heller ikke negte, at det har viist sig, at Jernbanerne for de Egne, gennem hvilke de gaa, have skabt og fremkaldt Værdier og forøget de alt tilstedeværende i den Grad, at man maa sige, at de lokale Interesser med god Grund have givet den Fordel, som de have ved Jernbanerne, et Udtryk gennem de betydelige Tilskud, de have gjort for at skaffe sig disse Goder. Det er forøvrigt ikke noget Nyt, at en Egn selv varetager sine Interesser med Hensyn til Kommunikationsmidlerne. Det er jo en gammel Ordning her i Landet, at de lokale Kommunikationsmidler gennem Veie ere bleve varetagne af Egnene selv, og naar man altsaa maa erkjende, at en Jernbane har en særlig Interesse for en Egn, og en mindre Interesse, skjøndt dog en Interesse, for Staten, er det naturligt, at de lokale Interesser — thi for dem have dog disse Sidebaner den væsentligste Interesse —

komme til at gjøre Tilskud til disse, medens Staten udtrykker sin Interesse dels ved et Tilskud til Expropriationen og dels ved en bestemt Sum pr. Mil. Naar vi se Udviklingen af Jernbanenettet, maa vi glæde os over, at vi ere komne ind paa denne Vej, thi vi have kunnet tilfredsstille alle de Krav, som ere fremkomne fra de lokale Interesser, om at blive betjente med Jernbaner, medens vi selvfølgelig vilde have været ude af Stand til at komme disse Interesser imøde i nogen rimelig Tid, hvis hele Anlægget skulde have været udsjort for Statens Regning. Men der er endnu en Ting, og den maa jeg bede de ærede Medlemmer vel at fastholde, nemlig, at af Alt, hvad der ruinerer Hovedbanernes Drift, er Intet saa ruinerende som Sidebaner. Det er aabenbart, at de Hensyn, der skulle tages til den store Drift, naar Sidebanerne i rette Tid skulle komme ind paa de forskellige Stationer og ind i Hovedtogene, er det i høj Grad vanskeligt at tage og vilde det være umuligt at tage, naar Staten selv skulde have taget Driften af alle disse mindre Baneefretninger i sin Haand. Driften af saadanne Baner er for omfattende for Staten; der er for mange mindre Hensyn at tage for at betjene de lokale Bane-Interesser, som have skabt disse Baner, og disse Hensyn gjøre, at Staten maa ønske af al Magt at lægge Driften over i de lokale Hænder, thi var det først blevet Statsbaner, vilde vi høre den samme Fordring opstillet, som vi høre opstillet fra den nordvestjydske Lærbanes Side, efter at man har faaet Hovedtrafikken gennemgaaende mellem Frederikshavn og Fredericia, medens man tidligere maatte sige, at Nordvestbanen fra Aarhus dannede Hovedlegemet i vort Jernbanenet. Det er en Erfaring, som Alle ere enige om, at de lokale Interesser ikke kunne blive betjente af dem, der drive Hovedbanen; de maa behandles og betjenes paa anden Maade, og man maa ønske, at en Lokalbestyrelse overtager Driften, og at Banerne drives under Hensyn netop til de Interesser, der have skabt dem og tilveiebragt Hovedbestanddelen af de Midler, der staa i dem. Den Fremgangsmaade, vi nu bruge, vil jeg derfor, tiltrods for det ærede Medlems Udtalelse, betegne som den allerhyffeligste og allerheldigste, man overhovedet kunde komme til, og som den Fremgangsmaade, der har fundet fuld Anklang hos Befolkningen, idet der fra alle Sider foreligger for Regjeringen Antydninger af, at man vil staa ind paa denne Vej, og Ønsker om at faae et Tilskud fra Staten, for at kunne komme i Besiddelse af det Gode, som man erkjender, at en Jernbane er. Naar nu det ærede Medlem paastod, at der her fandt en uretfærdig Fordeling Sted mellem rige og fattige Egne, saa anser jeg det for at være en Bemærkning, som man virkelig ikke kan tillægge nogen Bægt. Man kunde ligesaa godt sige, at Staten, hver Gang den udbetalte Expropriationsbeløb til rige og til