

give sig ind paa et andet, hvorefter Staten anlagger Jernbanerne, forekommer mig mindst talt at være noget forhastet. Væde Medlemmer ville erindre, at der i sin Tid blev forelagt et Forslag til Understøttelse af private Jernbaneanlæg, hvorefter Loven af 23de Mai 1873 blev til, og man vil erindre, hvorledes Sagen den Gang blev opfattet fra forskellige Sider og naonlig af nogle ærede Medlemmer af Landstinget, som nu ere Medlemmer af Regjeringen. Man stillede sig meget stæftigt lige overfor Sagen; man var i høj Grad i Tvivl om, at Loven overhovedet vilde have noget omhelst praktisk Resultat til Følge, og man tvivlede om, at der vilde komme en eneste Jernbane tilstede efter det System, som blev foreslaaet. Saa vidt jeg erindrer, var det den meget ærede nuværende Kultusminister, der den Gang som Medlem af Landstinget gjorde den Bemærkning, at han nærmest betragtede Loven som et Middel, Indenrigsministeren ønskede at have for paa en nem Maade at blive af med en Mængde Andragender, som forelaa for ham, og som han kunde vente fremdeles vilde indkomme. Nu har Sagen imidlertid tillet sig saaledes, at det, man troede var det allerneest upraktiske Skridt og Noget, som ikke vilde føre til det Mindste, har vist sig i høj Grad at have Livskraft. Ikke alene de tre Baner, som omtales i Loven af 1873, nemlig Randers-Grenaa Banen, Odense-Svendborg Banen og Silkeborg-Herning Banen ere jo fuldt anlagte eller nærmest sig ganske nær til deres Afslutning; men der er ogsaa fremkommet andre private Baner i Landet, og man har i den senere Tid set, at det formelig myldrer frem med Andragender for at faae den Hjælp, som er slaaet fast i det System, der blev nedlagt i Loven af 1873. Det viser sig saaledes, at den Mistillid, man havde til Befolkningen, med Hensyn til, at den selv vilde tage Sagen i sin Haand, har været fuldstændig ubegrundet. Befolkningen har tværtimod vist Beredvillighed og Energi nok til at tage fat paa Sagen, men efter at man nu har set dette som det forekommer mig meget heldige Ænomen, og efterat altsaa Befolkningen er kommen ind paa denne Bane, synes man at blive bange for den Bevægelse, man har vaart, og foreslaar nu at vende tilbage til det gamle System, nemlig at lade Staten bygge Jernbanerne. Det forekommer mig, at man herved overser en meget væsentlig Forstjæl, der er mellem de forskellige Jernbaner. Det er muligvis meget berettiget, at en Stat anlagger Hovedbaarene for Trafiken, de Jernbaner, der skulle befordre den gennemgaaende Trafik, baade mellem Landets Provindsier indbyrdes og med Udlandet; men at det skulde være Statens Opgave at bygge Jernbaner, som i alt Væsentligt kun ere lokale Baner og anlagte for den lokale Trafiks Styk, forekommer mig ingenslunde giuet. Hvis man vilde drage en Analogi, kan det med Hensyn til Landeveie ansøres, at Hovedlandeveiene,

Chausseerne, i sin Tid ere blevne anlagte og vedligeholdte af Staten; men vi ere nu komne bort derra og have lagt Hovedlandeveiene over paa Amtterne, fordi det ikke syntes at være heldigt, at dette Anliggende vedblev at være Statens Sag. Der er imidlertid aldrig Noget, som har villet paastaad, at det skulde være en Stats-sag at anlægge Amtsveie og Sognveie, at disse lokale Veie skulde tilveiebringes ved Statens umiddelbare Foranstaltning. Om jeg end ikke vil drage den fuldstændige Analogi mellem dette Forhold og Jernbanerne, forekommer det mig dog, at der i det Punkt, hvorpaa det kommer an, er en høj Grad af Analogi tilstede, saaledes nemlig, at hvor der kun er Tale om de lokale Interesser, skal Staten ikke blande sig deri; det skal man overlade til de Private. Af Hensyn til den Bemærkning, som den ærede Formand ved Mødets Begyndelse gjorde om at fatte sig i Kort, skal jeg ikke nærmere komme ind paa at belyse, hvorfor jeg tror, at det System, at ville anlægge lokale Jernbaner ved Statens umiddelbare Foranstaltning, er utilraadeligt — der vil muligvis senere blive Anledning til at komme nærmere ind paa denne Sag — men jeg skal dog tillade mig allerede nu at udtale, at det, naar man kommer ind paa at skulle bygge saadanne lokale Jernbaner for Statens Regning, vil vise sig, at der vil være en saadan Uleilighed og Vanskelighed og en saadan Mængde Salousier og Intriger tilstede, at man vanskeligt vil kunne komme ud derover. Hvad jeg ønsker at fremhæve ved denne mere finantsielle Behandling af Sagen, er, at, hvis Staten skal til at bygge Jernbaner, vil det Beløb, som skal ydes i den Henseende, langt komme til at overstige, hvad der kan være Tale om, hvis man vilde holde sig til det Princip, som er nedlagt i Loven af 23de Mai 1873. Fordi der har vist sig Tilbøjelighed hos Kommuner og Private til at skaffe meget betydelige Midler tilveie til Jernbaneanlæg, som væsentlig vilde blive Egenes egne, og som skulle forestaaes og bestyres af Kommuneraadene eller i alt Fald af Tillidsmænd valgte af dem, altsaa fordi man er tilbøjelig til at skaffe Pengene tilveie under disse Forhold, maa man ikke smigre sig med, at der vilde være en tilsvarende Tilbøjelighed, naar det var Staten, som blev Anlægger og Eier af disse Baner, naar de skulde vedblive at være Statens Jernbaner, og naar Staten skulde have den Profit og det Overskud, som vilde komme ud deraf. Man vil strag, naar der er Tale om Tilskud fra Kommunernes Side, stille sig det Spørgsmaal med Hensyn til Udbyttet osv., om det er Meningen, at Kommunernes Bidrag skulle gaa bag efter Statens Bidrag, eller om det er Statens, der skulle gaa bag efter Kommunernes. Hvis det er Meningen, at Kommunernes Bidrag skulle gaa foran, bliver Forholdet et ganske andet, men det forekommer mig dog rigtignok, at Staten naturligt er den, som skal