

række have været Gjenstand for Forhandling baade i Rigsdagen og med Regjeringen, hvilket altsaa har givet Egnene grundet Forventning om, at de vilde komme i Betragtning, naar vi skride til en Udvidelse af vore Jernbaneforbindelser. Det vilde have været Regjeringen overordentlig kjært, om den havde kunnet udstrække sine Undersøgelser og Forslag noget videre, end stet er, ja jeg vil nærmest sige sine Forslag, thi Undersøgelserne ere foregaaede, og jeg sigter her navnlig til, hvad den sidste ærede Læser har udtalt angaaende den uheldige Stilling, i hvilken hans Egn for Liden befinder sig. Det vilde have været Regjeringen kjært at have kunnet forelægge samtidig hermed Forslag med Hensyn til en Fortsættelse af Herningbanen, men de Forhold, som have hindret Regjeringen i at gjøre det, ere desværre endnu tilstede. Men jeg har ikke opgivet Haabet om, at Hindringerne ville kunne fjernes, og Regjeringens Opmærksomhed er særlig henvendt paa denne Egn, og der er foregaaet de Undersøgelser, der ere nødvendige for at begrunde et Lovforslag, saasnart Tid og Omstændigheder gjøre det muligt. — Naar det ærede Medlem talte om den uheldige Stilling, hvori Egne, der have bidraget til Anlægget af Silkeborg—Herningbanen, befinde sig, derved at de have givet betydelige Bidrag til Banen, saa vil jeg dertil sige, at der ved en Fortsættelse af Herningbanen mod Best vilde være Grund til at tage særligt Hensyn dertil ved Anføttelsen af de Bidrag, der maatte forlanges til denne Bane. Med Hensyn til Driftskontrakten da er den endnu ikke afsluttet; jeg har søgt at undgaa den endelige Afslutning af dette Forhold saalænge som muligt, og det er endnu min Bestræbelse at undgaa en Overtagelse for Statens Regning af Driften af en fremmed Bane paa dette Sted.

Næsten alle de ærede Læser, som have haat Ordet hidtil, have været enige deri, at det var rigtigt at fravige Systemet med Bygning for privat Regning og Subvention fra Staten, og at man maalte gaa over til Bygning ved Statens Omforg. Deri er man jo i fuld Overensstemmelse med Regjeringen. Jeg tror, at Bygning for privat Regning eller ved privat Medvirkning allerede har vist sig at være uheldig, og jeg vil sige, at jeg, allerede af den Grund, som er anført af et æret Medlem, der igaar havde Ordet, ikke tror, at vi ville komme videre paa den Vej. Jeg tror, at vor Jernbanebygning vilde være næsten afsluttet, hvis man for Fremtiden skulde støtte sig til Bygning for privat Regning. Det har hidtil vist sig, at de private Jernbanebygninger have været forbundne med overordentlige Banskkeligheder for dem, som have gennemført dem, og det er egentlig talt kun stet paa de Steder, hvor de største Byers Interesser vare nær knyttede til Foretagendet, med Undtagelse af et enkelt Tilfælde, hvor der var ganske særligt fordelagtige Forhold tilstede for et Baneanlæg. Jeg tror derfor, at naar man ønsker en videre

Udvikling af vor Jernbaneforbindelse, maa man ganske vist for Fremtiden gaa over til at bygge ved Statens Forantaltning. Men jeg kan derimod ikke erkjende Nødvendigheden af, at det skulde ske uden nogen Medvirkning fra de paagjældende Egne. Jeg tror, at det maa erkjendes, at der i den Henseende er en overordentlig Forskiel paa, om det er en gjennemgaaende Bane, en Aare for den store Kommunikation, eller om den nærmest har ren lokal Interesse, og at det, hvor Banen er af sidstnævnte Slags — og paa sine Steder kan det siges, at en Bane er af den Beskaffenhed, at den næsten indskrænker sig til at bringe en By og dens Opland i Forbindelse med hinanden — ikke kan være ubilligt at forlange, at de Paagjældende skulde yde et Tilskud til Anlægget. Jeg tror ogsaa, at det vilde vise sig, dersom man ikke gjorde det til en Betingelse for Jernbaneanlæg paa saadanne Steder, at vedkommende Egne selv skulde yde et Bidrag, at Lovgivningsmagten vilde, om jeg maa sige det, blive oversvømmet med en Masse Begjeringer, der i allerhøjeste Grad vilde besvære Forhandlingen og Valget. Men desforuden er jo det System, at de paagjældende Egne selv skulde bidrage, hvor Interessen er mere eller mindre lokal, allerede etableret for længere Tid siden. Det fandt sit Udtryk allerede i Loven af 1853, ved hvilken der jo blev paalagt de paagjældende Egne ganske anderledes Opspørrer end dem, der nu fordres for, at Jernbaner kunne blive tilveiebragte, og det har ogsaa fundet sit Udtryk paa Verne, idet man ved Meddelelsen af Koncession paa Anlægget af Faxe-Banen og Lolland-Falster-Banen har fordret Tilskud fra de paagjældende Egne under Form af en Forstærkningsfond, hvis Hensigt var at sikkre Statskassen mod Tab ved Rentegarantien. Det er jo en ligefrem Gjennemførelse af Tanken om et Bidrag fra de interesserede Egne. Jeg tror derfor, at det er i god Overensstemmelse med den bestaaende Tilstand og ligesaa med de naturlige Forhold, naar man fremdeles vil forlange et saadant Tilskud. — Om Formen, hvorunder det skulde tilveiebringes, kan der jo være forskellige Meninge. Naar Regjeringen har foreslaaet den, at der skulde gives et bestemt Bidrag, betragtet som ligefrem Udsætte til Jernbanernes Tilveiebringelse, har det været, fordi man ikke har kunnet finde nogen anden Vej, der ikke i sig frembød ganske overordentlige Banskkeligheder. Dette System er simpelt, og det forekommer mig ret heldigt. Jeg tror, det maa erkjendes, at naar en Jernbane har stor Betydning for en Egn, har den det for alle den paagjældende Egn's Beboere, og at det er rigtigt, at Enhver i Forhold til den Interesse, han har i Jernbanens Anlæg, kommer til at give sit Bidrag dertil. Man kan jo vel tænke sig andre Maader, hvorpaa Egnens Bidrag kunde ydes, og det ærede Medlem for Svendborg Amts 5te Valgrebs (Høgsbro) har antydnet, at det kunde ske derved, at man modtog frivillige Bidrag og gav