

og i alt Fald til, at hvis der er Tale om at begrave dette Lovforslag i et Udvalg, det da ikke skal blive, hvad man kalder en stille Begravelse. Det vil være i Grindringen, at det Lovforslag, som den høitærede Indenrigsminister i Fjor forelagde dette Thing i lignende Retning, kun omfattede to Baner, nemlig Banen fra Assens til Tommerup og Banen fra Struer til Thisted. Dette Lovforslag saae efter min Opfattelse helt uskyldigt ud, og der var egentlig ikke andet særlig Mærkværdigt ved det end det, at det hvilede paa den Forudsætning, at man for Fremtiden skulde opgive det saakaldte Princip af 1873, det Princip, i Følge hvilket den fremtidige Jernbanebygning her i Landet skulde gaa over til Private med Understøttelse af Staten, idet Regjeringen meget mere var af den Anskuelse, at man maatte vende tilbage til at bygge for Statens Regning men med Tilskud fra de paagjældende Kommuner. Det Udvalg, som dette Thing nedsatte over dette Lovforslag, var enigt med den høitærede Regjering i den Anskuelse, at man endnu langt fra kunde anse vort Statsbanenet udstrakt saa vidt, som ønskeligt var, og som Landets velforstaede Interesser krævede. Udvalget var derfor i sin Helhed enigt med den høitagtede Regjering i, at man maatte fortsætte Statsbanebygningen, men rigtignok med et større Tilskud fra de paagjældende Egne end hidtil. Men Udvalget var ikke saa radikalt, om jeg tør bruge dette Udtryk, at det slog Principet af 1873 ihjel. Meget mere mente Udvalget, at der til trods for, at man gik til en mere udvidet Statsbanebygning, dog endnu vilde blive stor Plads tilbage for det saakaldte Princip af 1873. Naar Udvalget altsaa gik ud fra den Anskuelse, at der endnu var en hel Mængde Baner at anlægge for Statens Regning om end paa andre Vilkaar end hidtil, og at der paa den anden Side var en Række af Baner af rent lokal Interesse, og som derfor maatte overlades til Private eller Amts-kommunerne at bygge og drive, saa forekommer det mig, at der var Nødvendighed for Udvalget for nærmere at betegne, hvilke da disse Baner vare, som man ansaa for at være et nødvendigt Supplement til de bestaaende Statsbaner. Det er jo klart, at man ved at opstille et Net for de kommende Statsbaner tillige siger til Landet: „Hertil og ikke videre for Statens Regning; hvad der ligger her udenfor, anser Staten for at ligge udenfor sin Opgave at løse; det bliver overladt til det private Initiativ“. Selvfølgelig er der ved enhver saadan Klassifikation, hvor der altsaa som her skal drages en Grænse mellem, hvad der har mere almindelig, og hvad der kun har lokal Interesse, et vist Spillerum for et Skjøn, og selv om man, som Udvalgets Flertal i Fjor gjorde, opstiller visse Synspunkter, visse Grundsatninger, som bør være de ledende ved denne Adskillelse, saa bliver der dog altid, hvor der er Spørgsmaal

om at anvende disse Grundsatninger og Synsmaader paa det enkelte Baneanlæg, Anledning til at anvende Skjøn. De Grundsatninger, som Udvalgets Flertal den Gang gik ud fra — og deri afviger jeg fra den sidst cerede Læser — gik, saa vidt jeg i alt Fald har deltaget deri og rigtigt har opfattet Betænkningen fra Udvalgets Flertal i saa Henseende, ud paa, at hvor der kun var Spørgsmaal om at bringe et Opland ind til en By eller en bestaaende Jernbane, maatte Anlægget kun betragtes som værende af lokal Interesse, men hvor der derimod var Spørgsmaal om at bringe alt bestaaende Handelscentre, altsaa Kjøbstæder med nogen Handels- og Industrivirksomhed, i Forbindelse med de alt bestaaende Handelsveie og Jernbanenet, og hvor der var Spørgsmaal om at forforte Veiene mellem de Punkter paa det alt bestaaende Jernbanenet, som havde vist sig at være, om jeg saa maa sige, Brændpunkterne for vor Ind- og Udsjælf, i saadanne Tilfælde var det ikke lokale men almindelige Interesser, og der maatte Staten træde til, være den, der anlagde, og den, der fremdeles driver Banen, men da ved saadanne Anlæg de lokale Interesser stærkere berøres end ved de større alt anlagte Jernbaner, maa Tilskudet fra de paagjældende Egne selvfølgelig blive noget større og anderledes bestemt, end tidligere. Det forekommer mig, at Fordelene ved en saaledes anlagt Plan, som Udvalgets Flertal i Fjor opstillede, ligge nær for Haanden, og naar man ikke opstiller en saadan samlet Plan for Baneanlægget, vil man hver Gang, man faar et Lovforslag, der indskrænker sig til nogle saa Baneanlæg, liggende for sig, blive famlende og usikker og veed ikke, om man skal henregne dem til lokale eller til saadanne Anlæg, som Staten har mere almindelig Interesse af at se fremmet. Det er ogsaa klart, at saaledes begrænset, som Udvalgets Flertal i Fjor gjorde dette System, saa blive de Betænklichkeiten, som i alt Fald jeg havde ved Systemet af 1873, mindre, de forsinde tildels, thi det Omraade, den Mark, hvorpaa Systemet af 1873 i Fremtiden med en saadan Plan vilde komme til at virke, bliver jo langt snævrere end tidligere, og den private Spekulationslyst og Spekulationsaand, som vistnok var en stor Fæse ved Systemet af 1873, faar kun liden Anledning til at ytre sig, og paa den anden Side vil man ved en saadan Plan opnaa det, at enhver Egn i Landet veed, hvorledes den med Hensyn til Jernbaneanlæg er stillet. Selvfølgelig vilde de Baner, som Udvalgets Flertal i Fjor foreslog, ikke kunne udføres i en meget nær Fremtid, der maatte selv af de Baner, man ansaa for Statsbaner i anden Række, være en Forskjel med Hensyn til Anlægstiden, nogle maatte tages før end andre, nogle maatte tages i første, nogle i anden og nogle i tredje Orden, men enhver Egn i Landet vidste dog, at, naar man ventede saa og saa længe, saa kom Louren til Egnen, medens andre Egne vidste,