

sens Side er ydet private Foretagender. Alle disse Systemer, vi have prøvet, have selvfølgelig høvt baade deres Berettigelse og gode Begrundelse til den Tid, de vedtoges, og dette gjælder, forekommer det mig, ogsaa om det sidste System, der første Gang bragtes til Anvendelse efter Loven af 23de Mai 1873, hvorved det blev overladt private Mænd eller Foreninger at anlægge og drive enkelte Jernbaner ved Hjælp af et Statstilskud til Anlægget foruden Fritagelse for Cypropratiensudgiften, der bæres med Halvdelen af Staten og Halvdelen af Kommunerne. Dette System, som ganske vist vel begrundet til den Tid, det fremkom, hvor Staten endnu var stærkt engageret i Baneanlæg, og hvor det var rigelige Penge-midler tilstede, hvorved fremfaldtes en Foretagelsesaaften, der krævede til Beskjæftigelsen, — dette System havde imidlertid den Mangel, at det mere beroede paa tilfældige Omstændigheder, hvor saadanne Baneanlæg fremmedes; navnlig var dette afhængigt af, om der fandtes energiske og dygtige Mænd, der vilde sætte Sligt i Gang i den paagjældende Egn, medens der mindre toges Hensyn til, om disse Baner netop vare de, der først og fremmest burde anlægges — Sagen set fra et almindeligere Synspunkt. — Men ligesom det allerede den Gang, da denne Lov fremkom, var Gjenstand for megen Tvivl, hvorvidt selve de Baner, Loven angik, vilde kunne udføres — en Tvivl, som ganske vist ved enkelte, meget energiske Mænds Anstrengelser og personlige Opoffrelser blev gjort til Skamme for nogle Stræknings Bedkommende — saaledes blev det ogsaa senere bekræftet, at den Understøttelse, der saaledes ydedes fra Statens Side, ikke var tilstrækkelig til at faae udført alle de Baner, med Hensyn til hvilke der var givet Regjeringen Bemundigelse til at give denne Understøttelse. Dette gjælder f. Ex. Vemb-Lemvigbanen og Skive-Slyngørbanen, hvorimod Banerne mellem Randers og Grenaa, Aarhus og Nyom, Herningbanen og Odense-Svendborgbanen jo ere blevne anlagte efter dette System. Naar man nu skal ind paa dette nye System, gjælder det jo først om at komme til en Afgjørelse af, paa hvilke Baner dette System skal være anvendeligt, og navnlig af, hvorvidt vi ere saa vidt fremme med vore Statsbaneanlæg, at vi ikke i saa Henseende have mere at gjøre, men nu kun have at gjøre med de sekundære Baner. I den Henseende forekommer det mig nu at være meget vanskeligt at give en Definition paa eller træffe en klar Bestemmelse, som viser, hvor Forskjellen ligger mellem de Baner, som burde anlægges alene for Statens Regning, og de Baner, der kunde anses som Amtsbaner eller mere stedlige Baner. Der er jo forsøgt mange forskellige Definitioner for at fastsætte denne Forskjel, og der blev saaledes i det Udvalg, som Folkethinget nedsatte ifjor i Anledning af den foreliggende Sag, forsøgt en Definition, som gik ud

paa, at „man som Forudsætning for Baneanlæg for Statens Regning maa fordrø, enten at vedkommende Baner udgjøre betydningsfulde Led af de gennemgaaende Hovedkommunikationer, som ere nødvendige for paa let og henfigtsmæssig Maade at knytte Forbindelsen mellem Landets forskjellige Egne, og for at Landets Produkter ad den nærmeste Vej kunne føres til de for deres Afsetning heldigst beliggende Punkter, eller at Banerne søres igjennem saadanne Egne af Landet, for hvis Optømt de ere af gennemgribende Betydning derved, at Anlægget paa slige Egne giver Foretagelsesaaften et Stød fremad, uden hvilken denne ikke vilde finde nogen Anledning til at være sig“, Deane Bestemmelse forekommer mig nu at have en saa stor Binde, saa at den egentlig ikke indeholder nogen Afgjørelse af, hvorvidt en Bane i det enkelte Tilfælde skal betragtes som en Statsbane eller som en Amtsbane; men jeg skal ikke forsøge paa, paa nogen Maade at opstille en Definition, der kunde være afgjørende eller udtømmende. Jeg vil hellere opfaste det Spørgsmaal, om ikke de Anlæg, som ere fremmede direkte for Statens Regning — altsaa nu samtlige Statsbaner i Fyn og Sjælland — kunne siges at fyldestgjøre Erangen til de Hovedveje, som det er naturligt, at Staten anlægges, og i den Henseende er jeg tilbøjelig til at tro, at vi ere næsten færdige. Hvad der i den Henseende mangler, forekommer mig for det Første at være en Forlængelse af den fynske Bane, Dronning Louises Bane, fra Nyborg til Knudshoved med Dampfærgeforbindelse til Haffsvov; det er et Anlæg, som synes mig at være meget fornødent for vort hele Statbanesystem og for Statsbanernes Rentabilitet. Jeg veed vel, at der har været anstillet Undersøgelser med Hensyn til denne Forbindelse, og at der har været projekteret Havneanlæg paa begge Sider af Bøltet; men jeg veed ikke, hvorledes denne Sag for Tiden staar. Jeg har en Formodning om, at Udsættelsen af denne vigtige Sag noget staar i Forbindelse med Spørgsmaalet om det sjællandske Jernbaneselskabs Oneret paa Banerne i Sjælland, og at Sagen vilde lettes, dersom Staten kom i Besiddelse af disse Baner. Derpaa tør jeg dog ikke i dette Dieblit indlade mig videre; men jeg nævner det ogsaa kun som Anlæg, der formentligen maa kræves til Udførelse af Statsbanenettet. En anden Bane, som ogsaa forekommer mig at være en naturlig Udvidning af Statsbanerne, er en Bane fra Helsing til Westhøsten. Efterat Staten har anlagt Skanderborg—Silkeborg-Banen og har understøttet Private i at anlægge og derefter selv overtaget Driften af Silkeborg—Herning-Banen, staa disse to Banestykker som Forsætningen for den mindste Løverbane i Sjælland, Forsætningen, der absolut trænger til Forbindelsen med Vestbanen som den nødvendige Efterfølgning, og naar derfor Staten bygger denne Bane fra Herning til Vest-