

et Selskab, som har bygget den sydsynske Bane og med Fornøielse vil overtage disse, naar den naturlige Udvikling fører det med sig, og for at undgaa de Forvillinger, som min ærede Sidemand talte om, ved Kombinationen af Driften for Statens Regning efter et privat Selskabs Foranstaltning. Jeg er enig med min ærede Sidemand i, at der her gives en sjelden Leilighed til at forsøge et billigere System end det, vi hidtil have anvendt, navnlig paa Thybanen. Jeg tror ikke, at man har nødig at være bange for, at den Trafik, der udvikler sig her, vil være saa stor, at vi behøve flere Baner, og der er ikke Grund til at holde de sædvanlige Statsspor, fordi Bandet ligger imellem; Projektet om en fast Bro over Oddefund maa jo anses for bortfaldet. Jeg vil snarere sige, at, naar man vælger et mere let System, er man maaffé i Stand til at tilfredsstille Alle; thi saa kan man ogsaa lade Banen gaa saaledes, at man, naar man kan staffe Penge, ogsaa ad den Vej vil kunne komme til Aggerfund. Den eneste Bane, der efter min Mening har Krav, i alt Fald, et meget svagt Krav, paa at blive bygget for Statskassens Regning, er, som min ærede Sidemand nævnte, Herning-Skjern Banen, og det ikke paa Grund af den Trafik, den bærer, men fordi jeg maa erkjende, at har nogen af disse Baner Udsigt til at regnes for en Statsbane, er det netop den, trods den ringe Trafik, der er paa den. Ogsaa i denne Henseende have vi en Veiledning med Hensyn til, hvorvidt den bør regnes til en Hovedbane eller ikke, i det gamle Landveis-System; thi ligesom vi have fulgt det med Hensyn til Ost- og Vestbanen, saaledes er det ogsaa bekjendt, at der var en Hovedlandvei fra Aarhus til Ringkjøbing, som tildels vil blive erstattet ved at forlænge den Bane, der nu er bygget over Silkeborg til Herning. Jeg erkjender, at denne har ikke en saadan Trafik at bære, at den i og for sig har guldtigt Krav paa for Eiden at anlægges for Statskassens Regning.

Jeg vil altsaa sige, at jeg finder, at det System, her er foreslaaet, staar langt tilbage for det, der er indført ved Loven af 23de Mai 1873, og at dets Konsekvens sandsynligvis vil blive en ganske anden end den, den ærede Minister paatænter, nemlig at faae nye Baner byggede, idet jeg for mit Bedkommende tror, at man vel vilde kunne bygge de Baner, som man maatte blive enig om, men at dermed vilde Forsøget ogsaa være stoppet; thi til den Tid vil formodentlig hele Udviklingen komme i saadan Gang, at der ogsaa bliver Spørgsmaal om Udgifter til andre Formaal, og det vil da være en Lære om, at det ikke er Statens Hovedopgave at bygge Jernbaner i Sylland og paa Fyen alene.

Judenrigsministeren (Steel): De meget smilende Udsigter til nu, da der paa visse Gebeter synes at være indtraadt en Ro til at

kunne tænke paa at fortsætte nyttige og, som jeg er vant til at høre udtale fra denne Plads, produktive Anlæg — jeg vil ogsaa kalde dem saaledes —, synes jo nu at svinde noget ved det Jorvedrag, vi hørte sidst, hvis det, som jeg dog ikke haaber, finder almindelig Tilslutning og Bifald, i alt Fald i den Yderlighed, hvori det forekommer mig, at det gif. Det ærede Medlem endte med at fremhæve Systemet af 1873 og dets Fortrin for det System, som nu er bragt i Forslag gjennem Lovforslag ifjor og nu atter iaar. Ja, dersom det ærede Medlem vil se et Systems Fortrin deri, hvad jeg kan forstaa fra hans Synspunkt, at man ikke kommer videre, vil jeg give ham Ret; thi det er virkelig Tilfældet, at med Systemet af 1873 staa vi paa det Punkt, at vi i det Mindste nu, og jeg antager i en lang Tid, ikke komme videre. Et andet Spørgsmaal er det, om man ved det System, her er foreslaaet, frygter for at komme for vidt, og da vil jeg sige, at Rigsdagen kan baade overfor Spørgsmaalet om Jernbaneanlæg og overfor Spørgsmaalet om Fordringer til Driften opstille Fordringer, som skulle opfyldes. Jeg vil i den Henseende gjøre opmærksom paa, at Regjeringen kan sige Nei til Fordringer, og at det ligger i Rigsdagens Magt at sige Nei, medens det er meget vanskeligt at sige Nei til Fordringer, der gjøres i Henhold til Systemet af 1873; thi det havde givet et meget bestemt Løfte om, at, naar Private paa en vis Egn kunde tilvejebringe det Fornødne for at sætte et Jernbaneanlæg i Gang, skulde Regjeringen bistaa dem med 80,000 Kr. pr. Mil. Jeg ser ikke, at det efter dette System er let overhoved at undgaa Fordringer om denne Undersøttelse, men efter det System, her foreligger, kan Staten selv bestemme for hver Jernbane, om den skal anlægges eller ikke. Det ligger i dens Haand ligesom at sige Nei, og dermed er den Ting færdig. Nei, jeg tror, vi bør indrømme hverandre lidt mere Billighed, end det forekom mig, at det ærede Medlem var tilbøielig til overfor det System, jeg har foreslaaet. Da jeg overtog Indenrigsministeriet i Sommeren 1875, foresandt jeg mere og mindre forberedte Projekter til, saa vidt jeg huster, 35 forskjellige Jernbaner, der alle hvilede paa Løftet i Loven af 1873. For Halvdelen af disse Baner var der allerede den Gang Lovhjemmel til at meddele Koncession. For Resten var der endnu ikke erhvervet en saadan Hjemmel til at bringe dem i Udførelse; men de vare dog modtagne med Beløille af Regjeringen, og jeg tror, at de fleste af dem vare modtagne paa den Maade, at, hvis man inden en vis begrænset Tid kunde opfylde visse Betingelser, som viste, at det var Alvor med vedkommende Foretagende, vilde Regjeringen søge Bemyndigelse til at kunne bringe disse Projekter til Udførelse. Vide De, mine Herrer! hvad Resultatet har været i den Tid, jeg har haadt den Tre