

at være Minister? Resultatet er, at der er paabegyndt eller truffet Foranstaltning til 4 Baner, og deraf ere de 3 Baner, som anlægges af det sjællandske Jernbaneselskab. Den eneste private Bane, som siden det Tidspunkt, da jeg tiltraadte Ministeriet, er fremmet og, som det ærede Medlem ganske rigtig siger, fremmet til det Punkt, at den vil blive aabnet i den nærmeste Fremtid, er Aarhus-Nyboogaardbanen. De andre Tre ere: Dobbeltsporet mellem Hellerup og Klampenborg, Frederiksberg-Frederiksbundsbanen og Havnebanen i Kjøbenhavn, som jo ikke er paabegyndt, men hvortil der er givet Koncession. Det er altsaa Udbyttet af Jernbanebygningen i Henhold til Loven af 1873, at af alle de Forslag, der have ligget fremme den Gang, er eet Forslag blevet fremmet i Henhold til Loven, og tre andre ere komne i Stand med Statens Garant. Der er, saa vidt jeg ser, heller ingen Udfigt til, at man i nogen nær Fremtid vil se Frufter af de mange Projekter, der have foreligget. Der er vel enkelte Selskaber eller Foreninger, der have gjort nogle Anstrengelser for at kunne gennemføre deres Projekter, men det er hidtil ikke lykkedes, og hvad der ikke er lykkedes hidtil, er der jo desværre, som Enhver maa sige sig selv, i de nuværende Konjunkturer ingen Anledning til, at antage vil kunne lykkes i en nærmere Fremtid. Den Tilstand, jeg foresandt, bibragte mig den Tanke, som jeg synes ligger nær, at vore Jernbaneanlæg være paa gode Veie til at blive gjorte til Gjenstand for de meget lette Beregninger og Projekter, som dengang bleve exploiterede paa saa mange forskellige Maader i det Store. Jeg saae ikke rettere, end at den store Tilbøjelighed til at stille sig i Spidsen for store Foretagender uden at have nogen sikker Udfigt til at kunne gennemføre dem, men med Haab om, at kunne benytte den lette Afgang til at skaffe sig Penge, som paa den Tid fandt Sted, truede med at erobre ogsaa Jernbaneanlægene som sit Terrain. Det er ikke lykkedes. Der er ikke paa den Maade tilveiebragt noget Anlæg; hvor et saadant er tilveiebragt, er det slet med betydelige og altfor store Offre af de Egne, som have paataget sig det. Men selv om det nu kunde være lykkedes, vilde jeg have meget stor Betænkelse ved at gaa ind paa en Fortsættelse af Jernbanebygningen paa den Maade, hvorpaa den var bleven paabegyndt efter Loven af 1873. Jeg tror nemlig, at det skal erkendes, at Stat og Kommune ere de Øieste, der kunne give Garant for, at Jernbandedriften bliver indrettet med et skjønsomt Hensyn til alle de Interesser, som bør iagttages og imødekommes. Det tror jeg maa indrømmes, og ligeledes maa det indrømmes, at hvor Jernbandedriften som en Entreprise er i Hænderne paa Folk, der have betydelige Midler staaende i dem, er det, som nærmest vil blive Maalet for deres Bestræbelse, til enhver given Tid at bringe det størst mulige

Udbytte af Driften; og at det ikke altid falder sammen med et skjønsomt Hensyn til, hvad der baade i Nutid og Fremtid tjener det Almindeliges Interesse, tror jeg man maa erkende. Men heller ikke med Hensyn til Anlægene har man tilstrækkelig Garant for, at det Netto bliver truffet. Det bliver i det Hele afhængigt af Tilfældigheder, hvor de komme til at ligge. Staten har her intet Valg. Men hvor Pengene ere tilveiebragte, maa Staten efter min Mening sige: Ja, vi gjøre vort almindelige Tilbud, her ere vore 80,000 Kr. pr. Mil; men det er ikke sikkert, at Stedet falder sammen med det, hvor man netop kunde ønske Jernbanesystemet udviklet nu, og hvor der er mest Trængsel dertil. Det vil efter Systemet af 1873 i Almindelighed være umuligt at anlægge Jernbaner, uden hvor de settes i Forbindelse med de store Byers Interesse. Landet kan i den Henseende kun vanstelig gjøre sig gjældende. Anlægget vil altsaa væsentlig blive begrændset til de større Byers Omraade, og ligesom det nu er usikkert, om det kommer til at ligge paa de Steder, hvor der netop med Hensyn til den større Trafik er det største Behov for Jernbaner, saaledes er det ogsaa vist, at disse Jernbaner undertiden faae en Velggenhed, som de slet ikke vilde have faaet, naar man kun skulde tage Hensyn til, hvad der var det Hovedvæsentlige, man søgte paa det Sted. Naar de store Byers Interesser knytte sig til saadanne Jernbaner, er det fornemmelig der Interessen at trække saa meget Opland til sig som muligt, og derfor vilde de Herrer ogsaa vide, at man paa mere end et Sted har gjort Omveie for at samle saa meget Opland til de Byer, der i væsentlig Grad have interesseret sig for at faae Foretagendet bragt istand. Men det er ikke blot Byernes Interesse, man har taget Hensyn til, man ser ogsaa Jernbanerne gjøre Bugtninger omkring i Landet for at berøre de Egne, og jeg kan næsten sige de Personer, som gjøres interesserede i Baneanlægget paa en saadan Maade, at man tør vente, at de ville bistaa Foretagendet ogsaa med deres Hjælp. Jeg ser derfor ikke, at man har Sikkerhed for, at Jernbanerne komme til at ligge paa de Steder eller faae den Begrændsning i deres Længde, som man af rent økonomiske Hensyn bør sørge for. Men naar vi nu endelig se paa Resultaterne for de Folk, der have anlagt Jernbaner i Henhold til Loven af 1873, tror jeg, at en rigtig Bedømmelse af Forholdene er den, at Anlægget er lykkedes i Fyen, der er et befolket Land under gunstige Betingelser for en bestandig sig stærkt udviklende Trafik. De andre Steder har jeg derimod mere end Jølelsen af, næsten Bished for, at de paagjældende Jernbaner ere anlagte under meget besværlige Forhold, og at de Selskaber eller Foreninger, som have anlagt dem, for Liden befinde sig under Tryk, som det kunde være overordentlig heldigt at lette dem for. Det gjælder jo, kan jeg sige, ikke