

mere den Ene end den Anden, men i det Hele taget maa man sige, at dersom de Paagjældende havde vist, hvilke Vanskeligheder det vilde vende dem at tilveiebringe de Midler, som ere fornødne for at bringe Anlægene i Stand, vilde de neppe have indladt sig derpaa, og jeg tror, der vil være en bestemt Aboarsel for Andre i Eftertiden mod at gaa den samme Vej. Det var jo de Grunde, som bragte mig til at tænke paa andre Midler til at fortsætte vor Jernbanebygning, og det vil jeg sige, at mine Tanker aldrig ere gaaede saa vidt, som man synes at have antaget, og at min Tanke navnlig heller ikke har været at bygge saa ubetinget eller i den Grad for Statens Regning, som det kunde komme til at faae Udseende af. Jeg troede vel, at der endnu var Banestrækninger tilbage, om hvilke man kunde sige, at de havde den Betydning enten i den ene eller den anden Henseende, at det kunde forsvares at lade Staten give et meget stort Bidrag dertil og tage et mindre af Egnen, men jeg havde ikke tænkt mig et saa lille Bidrag, som der staar i denne Lov. Naar det desuagtet staar der, er det, fordi det var af de Punkter, man var enig om i det andet Thing ved Sagens 2den Behandling der ifjor, og det er mig overordentlig kjært at kunne forelægge dette Spørgsmaal for dette Thing, for at høre dets Mening om dette Punkt, ligesom jeg allerede ved Sagens Forelæggelse sagde, at der var Punkter, hvor man kunde have forskellige Meninger, og at jeg ventede en Undersøgelse ogsaa af dette Thing til Klarelsen af forskellige Spørgsmaal. Een Ting vil jeg sige, at Meningen ikke har været fuldt ud at gjenoptage Statsbanebygningen, heller ikke med den Modifikation, som her er nævnt, men det kommer noget an paa, hvorledes man bestemmer Bidragene fra de enkelte Steder. Jaffsætter man dem til et bestemt Bidrag og saa lille som her, maa jeg sige, at man maa sætte Grændsen meget snever. Dersom man derimod giver nogen Frihed, dersom man giver Leilighed til at tage Hensyn til de forskellige Forhold, vil Sagen stille sig anderledes. Det vil da først og fremmest komme i Betragtning, hvorvidt det kan siges, at den paatænkte Jernbane er et Led af det hele System, t. Ex. det, som bragte det ærede Medlem til at stille sig gunstig til Herning—Skjern Banen, der kan siges at være en Fortsættelse af det allerede tilstedeværende Stykke Statsbane. Hvor det altsaa er Forbindelser, der have Betydning for hele den store Trafik, maatte man sætte Egnenes Tilskud noget mindre; hvor det derimod nærmer sig til at blive en Bane af mere lokal Interesse, maatte man sætte Bidraget noget større. Men foruden det vil jo ogsaa dertil komme i Betragtning Anlægets Beføstlighed, Egnens Evne til at kunne bidrage dertil og andre Hensyn, som vistnok kunne gjøre sig gjældende med Grund. Naar man tog saadanne Hensyn og bestemte for

hvert enkelt Tilfælde efter dets særlige Beskaffenhed, hvor stor en Andel den enkelte Egn skulde bidrage dertil, havde man det i sin Haand at sørge for, at disse Baner ikke bleve anlagte næsten som rene Statsbaner, men at hver Egn kom til at yde et større eller mindre Bidrag dertil, eftersom Banen maatte betragtes for at være mere i den nævnte Egn's specielle Interesse eller havende Interesse for Trafikken i det Hele. Som sagt, paa dette Punkt vilde man kunne opnaa, at et skjønnsomt Hensyn til Banens kvalitative Beskaffenhed kunde faae Indflydelse paa de Bidrag, der krævedes af den enkelte Egn. Undtagelsesvis vil jeg sige, at der er Egne, der kræve særlige Hensyn. Det er allerede antydet af den ærede første Taler, at der er Egne, der ikke have Noget eller meget Lidet at give, og vil man have Jernbaner der, maa man bygge dem paa en saadan Maade, at de kunne komme til Stede. Det forekommer mig, at set paa den Maade har Sagen ikke noget saa overordentlig Farligt ved sig, naar man nu nominelt gaar tilbage til Statsbanebygning, og selv om man nu kunde blive enig om at foreslaa en længere Række af Baner, saa vilde jeg ikke tilraade at gjøre det, for det Første af den Grund, som jeg allerede ifjor nævnte i det andet Thing, at jeg ikke ser Nytten af at Lovgive om Forhold, der først skulle bringes i Orden efter en længere Tid, og som man ikke kan gaaantere udført. Men ved Siden deraf skal jeg tillade mig den Bemærkning, at vi nu aabenbart staa paa det Punkt i Jernbanebygningens Udvikling, hvor man paa flere Steder nærer stor Tvivl, om man ikke er gaaet en feil Vej eller er ifærd med at gjøre det. Jeg tror, det for Diebliffet er Gjenstand for omhyggeligere, nøiagtig Drøftelse i flere Lande i Europa, om man ikke i det Hele taget bør lægge overveiende Vind paa at bygge de sekundære Baner lettere og billigere, end hidtil er flet. Man er paa ingen Maade endnu kommen til noget afgjort Resultat i den Henseende, og Følgen heraf er, at vi heller ikke i den Henseende have nogen bestemt Mening, — jeg har det ikke, — men der er adskillige Tegns paa, at man er ifærd med at komme ind paa en Vej, som maa lede dertil. I saa Henseende skal jeg gjøre den Bemærkning, at jeg er fuldkommen enig med det ærede Medlem, der talte først, at et af de Punkter, hvorpaa man i mange Tilfælde kan gjøre Indskrænkninger, er Bygningerne. Derimod er der andre Punkter, hvorpaa jeg ikke tror, at man uden økonomisk Støtte kan gjøre Indrømmelser, og det er forsaavidt som man har troet at kunne gjøre Jernbanerne billigere ved at formindste Jordarbeidet og tilstede større Stigning. Det er flet paa forskellige Steder og med stor Driftighed, og det kan lade sig gjøre. Der er ikke Tvivl om, at man kan gjøre op ad høiere Skraaninger, end man er vant til, men jeg tror, at Erfaringen ogsaa her har vist, at skjøndt det som sagt er praktiseret med stor Dri-