

Dermed ophører Antallet af de Baner, der have faaet Lovhjemmel ifølge Principet af 1873. Jeg beder ærede Medlemmer være opmærksomme paa, at af de Baner, til hvilke der i 1873 gaves Samtykke under 23de Mai, er Odense—Svendborgbanen og Randers—Grenaa-Banen tagne i Brug tre Aar efter, nemlig i Sommeren 1876. Eilleborg—Herning-Banen er tagen i Brug i indeværende Sommer, altsaa efter 4 Aars Forløb. Aarhus—Nyomgaard-Banen, hvorefter Lov først udkom i Sommeren 1875, vil om nogle Dage, altsaa efter to Aars Forløb, blive tagen i Brug. Der er altsaa af saadanne, i Henhold til Principet af 1873 ved Lov tilladte Baneanlæg ikke mere end to, der ikke ere komne til Udførelse. Jeg beder erindret, at Bemb—Lemvig Banen — et lille Anlæg paa, saavidt jeg husker, 2½ Mil — vel ikke er kommen til Udførelse, men jeg har Grund til at Udtalelse af et æret Medlem, der staar denne Sag meget nær, at tro, at man nu uagtet de yderst ugunstige finantzielle Forhold paa Vengemarkederne vil se sig i Stand til at udføre dette Anlæg. Hvad Skive—Glyngøre Banen angaar, har den delt Skæbne med alle de andre Jernbaneanlæg over den hele Verden, som det, efter at den finantzielle Kalamitet, der nu hersker baade paa det europæiske og amerikanske Vengemarked, var indtraadt, viste sig saa at sige umuligt at skaffe Penge til. Sagen var dreven saa vidt, at man havde den allerførste Grund til at tro, at den vilde komme i Stand; den var naaet saa vidt, som man overhoved efter menneskelige Beregninger kunde naae for at tro, at den vilde komme i Orden. En saadan Kalamitet, at Penge ikke kunne faas, forbi overhoved Penge trække sig bort fra alle den Slags Foretagender, det ligger udenfor Beregningen, det er ikke Principets Skyld. At der i Indenrigsministeriet kan have foreligget endnu nogle flere Ansøyer, er Noget, som er os bekendt af det Lovforslag, som nu foreligger. Der har f. Ex. fra Faaborg—Ninge ganske sikkert foreligget et Ønske og ligeledes et Ønske fra Alsens om en Bane til Tommerup; men saavidt jeg er indrer, var det ikke Systemet af 1873, man baserede dette Ønske paa. Tværtimod, ved de Forhandlinger, som jeg personlig har pleiet med Udførelse fra den Egn, var Ønsket bestandig, at Staten skulde bygge, medens Egnen skulde give et Tilskud, saa at jeg altsaa, da jeg forlod Ministeriet i 1875 — og jeg beder erindret, at det er det Tidspunkt, der er Tale om — ikke kjendte Noget til, at man med Hensyn til denne Bane maatte indlade sig paa Systemet af 1873. Jeg tror heretter at have paavist, at Systemet af 1873 har virket kort, og det har virket godt. Hvorvidt man med det ikke skal komme videre, skal jeg tillade mig at komme til paa et noget senere Stadium. Den høitærede Indenrigsminister tilspøede dernæst en Del specielle Grunde mod

Systemet af 1873, stillende dette i Forveien: Vi kunne ikke vente nu eller i en nær Fremtid at komme videre med dette System. En af de Ansøyer, som ved denne Leilighed særlig om end indirekte var rettet mod en Udtalelse af det høitærede Medlem for 2den Kreds (Jonnesbech), var denne, at det System, man nu ønsker at gaa over til, havde den store Fordel, at man kunde blive færdig med Ansøyer om saadanne Anlæg, thi Rigsdagen kunde jo sige Nei, og dermed var den Sag stoppet, medens — og det fremhævede den høitærede Indenrigsminister — Systemet af 1873 havde den overordentlige Mangel, at man ikke kunde sige Nei, thi efter de Lovter, som en Gang vare givne, maatte man anses for at være stillet paa det Standpunkt, at naar en Egn meldte sig med Penge til at kunne udføre et Jernbaneanlæg, saa kunde Staten ikke negte at give sit Tilskud, nemlig de 80,000 Kr. pr. Mil og den halve Expropriation, til Udførelsen af dette Anlæg. Jeg maa oprigtig sige, at den Indvending mod Systemet slog mig noget; thi er det en Hovedindvending mod Systemet af 1873, at man ikke kan komme videre dermed, at det vil stoppe Jernbanebygningen, saa forekommer det mig, at man kan umulig anføre, at man ikke skulde kunne sige Nei til Fordringer i den Henseende; thi disse Fordringer udeblive jo, hvis Systemet virkelig lider af den Skavank, at det ikke vil kunne føre Jernbanebygningen videre. Den høitærede Indenrigsminister anførte ogsaa andre Indvendinger, og naar jeg inddrager dem, skjønndt de i sin Tid, da Indenrigsministeriet besluttede sig til at følge Systemet af 1873, alle have været gjorte til Gjenstand for moden Overveielse af Ministeriet, saa er det kun til nærmere Forklaring af, at man ikke den Gang letfindig gik ind paa dette System. Jeg tør næsten tro, at man ved nærmere Eftersyn skal se, at de Indvendinger, der ere fremkomne mod Systemet, dog ikke alle ere saa velbegrundede. Den første Mangel ved Systemet skulde være denne, at man savnede Indflydelse paa Retningslinien; thi naar en Lokalbane bygges for Egnens Penge, om end med et Tilskud af Statskassen, maa man, hveder det, selvfølgelig for en meget væsentlig Del overlade det til Egnen, hvilken Retning Linien skal have. Jeg kan dertil kun sige, at de tre nævnte Love, hvori Systemet af 1873 er blevet godkjendt af Rigsdagen, indeholde naturligvis den Bestemmelse, at Indenrigsministeren bestemmer Retningslinien, og det er jo saa langt fra, at Indenrigsministeriet nogenstunde har forsømt denne sin Pligt, at Ministeriet tværtimod, hver Gang Forslag om Retningslinien er fremkommet, har forhandlet med sine Teknikere om Sagen og har endogsaa paa en yderst indtrængende og yderst storartet Maade forandret de Linier, der ere fremkomne som Udtryk for Egnens Ansøyer. Jeg skal i den Henseende tillade mig at