

befynderligt, om man vilde ønske, at en saadan Bane blev anlagt paa et Sted, hvor der ingen Trafik var. Det lader sig ubetinget ikke negte, at Midtjyllands Heber er et Sted, som i høi Grad trænger til at komme i Forbindelse med Hververdenen, men til Jernbaneanlæg der er der ikke den mindste Grund. En saadan Grund foreligger i det Hele taget kun der, hvor der iforveien er saa stor Trafik, at de øvrige Kommunikationsmidler ikke ere i Stand til at tilfredsstille denne Trafik. Sluttelig blev der med Hensyn til dette System yttret, at Anlægget af disse lokale Baner efter Systemet af 1873 havde udøvet et stort Tryk paa dem, som havde sat sig i Bevægelse for at bringe disse Anlæg i Stand, og at det synes, som om der kunde være god Grund til at lette disse Tryk. Se vi nu hen til de Anlæg, der ere komne i Stand — og det er meget vanskeligt at tale om andre end de Anlæg, som vistnok ere resulterede af Systemet af 1873 — saa finde vi først Odense—Svendborg Banen. Det kan ikke siges, at denne Bane lever under noget-somhelst Tryk, den bærer sig paa en overordentlig god Maade, den tilfredsstiller Egnen i alle Henseender, den kommer godt ud af det med sine Penge, og det forekommer mig ikke, at der er nogen Grund til at lette noget Tryk der. Hvad Herningbanen angaar, da blev den jo anlagt af Koncessionshaveren i Forbindelse med en kjøbenhavnsk Bank; de have dernæst truffet et Arrangement med Ministeriet, hvorefter denne Bane drives paa en for Koncessionshaveren fordelagtig Maade — iøvrigt i Henhold til Rigsdagens Samtykke — saa at der forekommer mig ikke at være den mindste Grund til at lette noget Tryk. Denne Bane synes at kunne drive sig selv, og den tilfredsstiller Egnens Krav, saa der synes ikke at være nogen Anledning til at røre ved dette Anlæg. Der er saa Anlægget mellem Randers og Grenaa, og det Anlæg, vi vente at se aabnet den 1ste December, nemlig mellem Aarhus og Nyomgaard. De Herrer ville erindre den Fremstilling, jeg nys gav Dem af Forholdet mellem Aarhus—Nyomgaard Banen, og Randers—Grenaa Banen. Det var ligefrem et Udtryk for to Byers Konkurrence — lovlig bezrettiget Konkurrence — i deres private Forretningsforhold, hvor Enhver vilde trække sine Kunder til sig. Jeg beder bemærket, at jeg har altid agtet denne Bestræbelse, naar man vil gjøre saa betydelige Offre paa at holde paa sin Velstand. Jeg er altsaa langt fra at gjøre Indvendinger derimod; men jeg vil spørge, om det er Rigsdagens Sag at hjælpe Randers—Grenaa i den Forretning, de have gjort for at formere deres Bo, holde paa deres Kunder og forøge deres Opland. Jeg vil i Parenthes blot her bemærke, hvad Randers—Grenaa Banen angaar, at den efter min Mening har en noget anden Karakter end de andre Baner. Den kom tilstede paa den Maade, at man

stillede det Onske til Regjeringen at faae en Understøttelse som den, vi nu kalde Systemet af 1873. Man kunde imidlertid den Gang ikke bestemme sig for nogen Linie, idet der var 2 Linier, mellem hvilke Egnens Onsker vare delte. Man blev da enig om at bygge den Linie, for hvilken der gjennem Penge viste sig den største Interesse. Det blev den nuværende Linie; jeg beder tilføjet, at de Herrer ville deraf se, i hvilken Grad man den Gang lod det Lokale spille en Rolle. Det var aabenbart, at enhver Mand der lagde i Vægtkaalen noget Virkeligt for at nyde de Fordele, som Jernbaner give Eiendommene, idet de nemlig forøge disses Værdi, ligesom ogsaa den Linie, der valgtes, var den, som Regjeringen ubetinget helst vilde have, fordi den i det Hele taget efter alle Forhold maatte anses for at være den heldigste. Denne Linie er altsaa en Linie, som Staten i en høiere Grad maatte siges at kunne knytte sin Interesse til, end til den anden Linie, som var noget længere og som i det Hele maatte siges ikke at være fuldt saa gunstig for den almindelige Trafik, og jeg maa tilføje, at naar alle de Baneanlæg, som skulde fuldføres efter Loven af 1868, vare fuldførte, saa antager jeg det for givet, at man, naar man igjen ansaa det for rigtigt at tage fat paa Statsjernbanebygning, vilde anse Randers—Grenaa Banen for at være den naturlige Bane at tage fat paa. Man ønskede imidlertid særlig at faae denne Bane strax, uagtet vi endnu ikke den Gang vare færdige med Statsjernbanebygningen, og man maatte altsaa selvsjælgelig give en Indsats derfor; men jeg erkender, at, naar denne Bane lever under trykkende Billaar, og naar man da ønsker, at den skal nyde en Støtte for at komme over de vanskelige Forhold, saa har denne Bane efter min Mening en Egenkab, som netop gjør, at den ikke kan kaldes en rent lokal Bane, Noget, som bevirker, at det kan forsvares at give denne Jernbane en saadan Understøttelse. At kjøbe Banen til den Pris, som den vilde have for Statskassen, eller med andre Ord at udbetale Egnens Tilskud — Statens vilde jo selvsjælgelig blive inddraget, uden at man behøvede noget Konstant — og indløse Laanet, vilde efter min Mening være en Generøsitet, som der ikke var nogen Grund til, medens jeg som sagt maa udtale, at, hvis man vil holde den fri for en Del Vanskeligheder, som nu synes særlig at knytte sig til den, saa vil der være god Grund dertil, da den utvilsomt vilde være bleven en af de første Baner, om ikke den første Bane, som vilde være kommen til Udførelse, naar Staten igjen tog fat paa Statsjernbanebygningen. Jeg tror her strax at maatte nævne, at, medens der synes at være en høi Grad af Medfølelse til Stede for Jernbaneanlæg i Sylland, anlagte efter de Privates eget Onske, anlagte med Statstilskud og anlagte af kyndige og fornuftige Mænd, som vide, hvad Penge er, af