

som ogsaa ønskes meget varmt af de andre Postautoriteter, til hvilke vi staa i Relation, nemlig over Holland og Gjalster, vilde give os en hurtig og sikker Forbindelse, der aldrig vilde være generet af Isforhold og derfor paa en ganske anden Maade vilde tilfredsstille foruden os selv ogsaa de andre Postbestyrrelser, til hvilke vi staa i kontraktmæssigt Forhold, idet vi nemlig ligesaa lidt, som vi kunne befordre vor egen Post under Isforhold, kunne befordre deres. Disse to centrale og betydelige Anlæg, som vilde komme det Hele til Gode, synes nu at have meget ringe Chance for at kunne komme frem, thi det vil jo let indses, at Statskassen dog har en Bund. Naar man først anvender meget betydelige Beløb til de lokale Baner, som selvfølgelig ville presse paa med umaadelig Kraft, saasnart de kunne haabe ved et Kryt at faae Statskassen til at sørge for de lokale Interesser, og naar man dernæst skal hjælpe private Selskaber ud af deres Banskælighed ved at købe deres Baner, og naar vi saa skulle bygge Fæstninger og mange andre Ting, saa indser jeg ikke, hvorledes de Kommunikationsanlæg, der paahvile Staten som Stat, nogensinde skulde finde Midler.

**Jessen:** Dersom enhver Tid ikke stillede sine forskjellige Krav og sine bestemte Fordringer til de Betingelser, paa hvilke visse Foranstaltninger skulle fremmes, saa vilde vi ikke være komne ind paa de idelige Forandringer i Systemerne for Jernbanebygningen, som disse hidtil ere undergaaede. Vi have jo gennemløbet mange forskellige Systemer, og ethvert System har efter min Mening havt sin fulde Berettigelse, men det har ogsaa kun havt sin Berettigelse til den Tid, paa hvilken det blev vedtaget, og for hvilket det blev beregnet. Det gjør mig derfor meget ondt, at min høitærede Sidemand, (Fornesbæch) paa hvis Understøttelse til at fremme Jernbanebygningen i Sjælland og Jyn jeg vilde sætte saa megen Pris, og ogsaa den ærede sidste Læser have villet fastholde saa bestemt det System af 1873, som kom frem under den Regjering, til hvilken de to meget ærede Medlemmer henhørte (Afbrydelse). Jeg erindrer ikke rettere, end at det i alt Fald var under min høitærede Sidemand, da han var Indvandringsminister, at det fremkom. Det gjør mig, som sagt, ondt, at de ærede Medlemmer have villet fastholde dette System, uagtet der jo selv i det Dieblis, det fremkom, blev reist meget stor Tvivl om, hvorvidt det i det Hele vilde være praktiskabelt, og blev reist igjen, jeg kan sige endog fra de ærede Herrers egen Side om, hvorvidt det i og for sig var benytteligt, men det fremkom kun som en Nødvendighed, fordi Staten dengang ikke kunde give sig af med at fortsætte Jernbanebygningen, idet den da selv var meget stærkt engageret. — Dette System, der ganske rigtigt, som den høitærede sidste Læser nævnte, har virket

fort, men med Hensyn til hvilket jeg endnu ikke kan sige, at der er ført Bevis for, at det har virket godt — dette System har jeg i alt Fald til den Tid givet al den Ære, det tilkom, men jeg har tilladt mig ogsaa dengang at paavise de Mangler, af hvilke dette System led, og dertil hørte jo først og fremmest den Mangel, at Staten derigennem ikke var ganske Herre over, om de Baner, som sete fra et almindeligere Synspunkt havde mest Tyde til først at blive anlagte, virkelig vilde blive fremmede, hvorimod dette berøede paa, hvorvidt private Mænd kunde skaffe de nødvendige Kapitaler for at fremme den enkelte Egnis Interesse. Det forekommer mig ikke, man kan finde et bedre Bevis paa, at der var denne Mangel ved Systemet, end hvad den meget ærede sidste Læser (Lobiesen) har oplyst med Hensyn til Aarhus—Nyom Banen. Det kunde jo dog umuligt være faldet Staten ind, dersom den skulde have anlagt en Bane, da at have anlagt denne, eftersom det var en Bane, der kun havde det Niemed, at Aarhus ikke, ved at Randers—Grenaa Banen blev anlagt, mistede noget af den Trafik, den havde havt Norden og Osten for Aarhus. Det var en Bane, som løb paa en stor Strækning parallelt med Statsbanen, og som vil berøve Statsbanen paa 4 Mil den Trafik, som vilde være bleven tilført Statsbanen fra Grenaa til Randers, og som, hvis denne Bane fra Aarhus til Nyom ikke var anlagt, maatte passere Statsbanen fra Randers til Aarhus. Der var i det Mindste for mig dengang stor Tvivl om, hvorvidt det var rimeligt at give denne Bane Statsunderstøttelse; men jeg betragtede Systemet som indeholdende et Løfte om, at de Baner, til hvilke der kunde skaffes Midler ad privat Vel, kunde komme tilstede efter de Regler, som ved denne Lov vare bestemte for de Baner, der vare opførte i Loven af 23de Mai 1873, og kun derfor blev denne Bane vedtagen. Den Indvending, at Staten efter dette System ikke stod frit overfor Valget mellem de Baneanlæg, som først af almindelige Hensyn og ogsaa af Hensyn til den Trafik, de skulde bringe ind for Statsbanen, burde anlægges, er altsaa paa ingen Maade gjendreven, men det er desuden heller ikke vist, at dette System iøvrigt har været godt. Jeg betragtede det kun som et Nødvendighedssystem, fordi der dengang ikke var Andet at gjøre, naar man i det Hele skulde fremme Jernbanebygningen; men der kunde vel spørges, om det i og for sig var gavnligt og nyttigt for hele Landet, at Kommuner og Private i disse Landsdele bleve i høit Grad overanstrengte og bleve fristede, vel af meget gode Hensyn, men dog bleve fristede over deres Egne til at tilskyde store Kapitaler, som paa de fleste Steder have vist sig ikke at kunne bringe den Rente, som der iøvrigt vilde være kommen ud af disse Penge, dersom de vare sætte i en frugtbringende produktiv Virksomhed. Det forekommer