

meget større Tilskud, end der nu er paatænt. Regjeringen har efter Systemet af 1873 tilbudt et Tilskud af 80,000 Kr. pr. Mil. Jeg vil antage, at selv om de paagjældende Egne skulle svare 150,000 Kr. pr. Mil — det er et Tal, jeg griber ud af Luften — vilde de med Fornøielse gaa ind derpaa, naar Staten tog Sagen i sin Haand, og da vilde Prægravationsspørgsmaalet heller ikke kunne komme frem med den Styrke, hvormed det nu er reist. — Jeg vil, inden jeg slutter, endnu tillade mig at gjøre en lille speciel Bemærkning om Skive-Blyngøre Banen, saameget mere, som jeg ser, at Landsthingsmanden for Mors (Bonnie) ikke er tilstede, og det saaledes tilkommer mig at hævde de berettigede Interesser, som Mors og Salling kunne gjøre gjældende i den Retning. Jeg vil nu tillade mig at sige, at jeg tror, at denne Bane i Forhold til sin Længde og sine Anlægsomkostninger sandsynligvis blandt alle de Baner, der er Tale om at anlægge, er en af dem, der betjene det største Opland, og da der er fremkommet nogle statistiske Oplysninger med Hensyn til Hilsted Banen, tillader jeg mig at gjøre opmærksom paa, at de nævnte Landsdele have et Fladeindhold af $15\frac{1}{2}$ □ Mil. — Thyland har 19 □ Mil — Hartkornet er 9,000 Tdr. i de nævnte Landsdele, og Indbyggerantallet over 30,000. Jeg kan desværre ikke angive Tallet nøiagtigt, thi da jeg i Hastighed skulde herind i Thinget, kunde jeg ikke finde det paagjældende Sætte af de statistiske Meddelelser, og jeg har derfor maattet tage Opgivelserne i den ældre Udgave af Krav, som kun angiver 30,000 Mennesker; men der er ikke Tvivl om, at Folketallet er steget betydeligt siden den Tid. Det vil altsaa vise sig, at medens Thybanen ikke betjener et meget større Flademaal, et meget større Quantum Hartkorn eller Antal Mennesker end Sallingbanen, saa er den næsten dobbelt saa lang og koster næsten dobbelt saa meget. Jeg skjønner derfor ikke rettere, end at, naar Thybanen først er anlagt, maatte i alt Fald Skive-Blyngøre Banen have et billigt Krav paa ogsaa at komme i Betragtning.

Bloug: Da Spørgsmaalet om Jernbaner her i Landet først fremkom, var det Princip, som blev fastholdt af Regjeringen, et ganske andet end det, man senere har fulgt. Man gik ud fra, at Jernbanerne vare rent private Foretagender, at man skulde overlade de Private baade at anlægge og drive dem; man forkyndte, proklamerede alskurat det Samme om dem, som man senere har villet gjøre gjældende med Hensyn til Skolevæsenet. Efter dette Princip begyndte de sjællandske Baners Anlæg. Senere da Staten maatte overtage at bygge Baner i Sjælland, efter at man først paa forskjellig Maade havde søgt at faae Private til at gjøre det, vilde man i hvert Fald overlade Private Driften, Men det lykkedes, efter at Lands-

thinget i 1867 var bleven sammensat i sin nuværende Skikkelse, at faae gennemført det andet Princip, nemlig, at Staten skulde overtage Driften paa sine egne Baner, og dette Princip har senere modtaget yderligere Bekræftelse. Dette gjælder naturligvis kun for Statsbanerne; men jeg tvivler ikke om, at den Fremtid vil komme, da man, om man end ikke vil anse det for rigtig, at Staten eier alle Banerne, i hvert Fald vil finde det rigtigt, at Staten driver alle Banerne; thi det er overordentlig vigtigt for alle indre og ydre Forbindelser, for vort Forsvarsvæsen, at Jernbandedriften er i Statens Haand. Da man nu var færdig med Anlægget af Statsbanerne i Sjælland eller troede at være det, opstilledes det i Dag meget omstridte Princip af 1873, ifølge hvilket Staten kun skulde anlægge Hovedbanerne i Sjælland og Jyn, men alle Bi- og Sidebaner skulde overlades til privat Industri, at sige med Tilskud fra Statens Side. Der er nu, tror jeg, med al Føie blevet bemærket igaar og i Dag om dette Princip, at det er en Hovedfordel ved det, at det beskytter Statskassen mod en Uendelighed af Krav, som den ellers ikke vilde kunne modstaa, og jeg kan tilføie, at det beskytter ikke blot Statskassen, men ogsaa Regjeringen og Rigsdagen mod en Mængde Krav, som det er overmaade vanskeligt at staa imod. Paa den anden Side er der blevet indvendt mod det, at det udsætter vort Jernbanevæsen for mange Tilfældigheder, det beror paa, om der i en Egn gives Folk, som have Lusten til at gjøre Offre, hvorvidt der kommer nogen Jernbane der. Det vil kunne hende ifølge dette Princip, hvor man overlader de enkelte Egne selv at sørge for deres Jernbanevæsen, at de Egne, som trænge allermeest til Baner, komme til at vente aller længst efter dem. Det er nu dog et Spørgsmaal, om Staten ikke kunde raade nogen Bob herpaa, f. Ex. baade ved at give større Tilskud, idet Tilskudet jo ikke er saa meget stort, som den hidtil har tilbudt, dels ved at yde Prioritetslaan i saadanne Anlæg, som den anser for gavnlige for de vedkommende Egne. Men jeg vil ikke negte, at der er en anden Fare forbunden dermed, som jeg dog ikke tror, vort Naboland, der jo i en meget høj Grad, i en meget stor Udstrækning har fulgt dette Princip, hidtil har lidt under, nemlig at Kommunerne blive saa betyngede af disse Udgifter og Landet i det Hele saa overfyldt med Jernbanepapirer, at det tilsidt frembringer en stor og meget betænkelig Krise. Jeg vil derfor ikke paa nogen Maade bryde Staven over det ene eller andet Princip. Man kan, naar man fastholder, at det er det Rigtige, at Staten driver alle Jernbaner, meget godt paastaa, at det er det Rigtige, at Staten anlægger dem, og naar den fordrer et ordentligt Bidrag dertil af vedkommende Egn, som ønsker at faae en saadan Jernbane, er der ikke Noget at sige imod, at man gaar over fra det ene Princip til det