

andet. Men gjør man det, saa forekommer det mig rigtigst, at Nødsnødighed og Billighed kræve, at Staten da ehverver de Jernbaner, der ere anlagte efter det forrige System. Det kan ikke gaa an at lade en Egn af Landet slippe med at bidrage en Trediedel eller endog saa en Femtedel og lade en anden Egn i Landet betale tre Fjerdedele eller fire Femtedele. Det er en Prægravation, der er saa aabenbar, at den gaar det ikke an at gjøre sig skyldig i. Derfor tror jeg, det vilde være rettere, naar man vilde gaa over til et nyt System, da at begynde med at indløse en eller to af de Baner, man ansaa det for mest magtpaaliggende for Staten at komme i Besiddelse af — og jeg har ikke nogen synderlig Tvivl om, hvilke disse Baner ere, hverken for Syllands eller Dernes Vedkommende, dog dertil skal jeg strax komme — men deraf maatte jo en Alford, en Overenskomst være sluttet, inden Sagen kom for Rigsdagen. Thi at bemyndige Regjeringen til at købe denne eller hin Bane uden forudgaaende Overenskomst vilde være at tilføie Statskassen overordentlig stor Skade, saa deraf skal jeg ikke tillade mig at ytre noget som helst Ord.

Vil man nu gaa over til det Princip, som den høitærede Minister har foretrukket, tror jeg for det Andet, at man maa forlange, at i hvert Fald de lokale Baner, der have en umiddelbar eller størst Interesse for det hele Land, foretrækkes for dem, der have blot den lokale Interesse, og da kan jeg ikke negte, at da vil der være en af de Baner, som ere opførte paa Lovudkastet, som jeg betragter som værende af stor Interesse at faae anlagt, nemlig Fuldbendelsen af den begyndte mellemste jydskke Iverbane, den samme, som det ærede Medlem for 2den Kreds (Jonnesbech) i Gaar sluttede sig til. Det er navnlig, naar først Herning-Banen er indløst, et overordentlig fornuftigt Baneanlæg, der vil være til stor Gaavn for de Egne, hvorigjennem Banen er paatænkt anlagt, og den vil jo forforte Veien meget betydelig fra det nordlige og nordøstlige Sylland til vor eneste vestlige Udførselshavn, Esbjerg, saa det er et Baneanlæg, som jeg finder, man fra alle Sider bør støtte. Derimod kan jeg ikke negte, at der er et andet af de i Loven opførte Baneanlæg, som maatte en Gang i Tiden kan faae større Betydning for hele Staten, end det forekommer mig, det har nu, og det er Banen fra Tommerup til Assens. Dersom Nordflesvig, som vi Alle haabe, vender tilbage til Danmark, er Veien over Tommerup-Assens den korteste til Nordflesvig og den korteste til den sydlige Del af Jylland, forudsat, at der anlægges en Jernbane fra Saderslev til Marsund. Men saa længe dette Baneanlæg ikke findes, og saa længe Nordflesvig er i fremmed Vold, finder jeg ikke, at Staten har nogen særdeles stor Interesse af at anlægge en Jernbane fra Tommerup til Assens.

Smidlertid er der jo Mindre at indvende mod denne end mod Faaborg-Ringe-Banen, som er af en aldeles lokal Betydning og oven i Kjøbet udmunder i en privat Bane, som der efter den høitærede Indenrigsministers egen Yttring ikke kan være Tale om at overtage for det Første, da den betaler sig og vil falde dyr, hvorimod andre private Baner maatte have Fortrinet i saa Henseende. Hvad endelig Thybanen angaar, skal jeg paa ingen Maade negte, at Thy er et godt Land, og at den Kjøbstad, der ligger i Thy, en stor Del af Aaret kan være ilde faren med Hensyn til Tilførsel af Varer, men saa længe man ikke kan bygge en Dæmning eller en Bro over Oddefund, vil Thyland vedblive at være en D og en Bane i Thy altsaa være saa lokal en Bane som vel muligt. Jeg indser derfor ikke, at denne Bane kan have saa stor Interesse for hele Staten, at der kan være Tale om at føre det nye Princip ud i Livet ved at begynde med en Thybane; thi saa længe Oddefund er aabant, og Dampskibsforbindelsen altsaa udsat for mange Afbrydelser om Vinteren, vil en saadan Bane, som sagt, kun være af en aldeles lokal Betydning. Jeg er iøvrigt aldeles ikke sagkyndig og navnlig ikke saa nøie kjendt med de Egne, her er Tale om, at jeg tør udtale nogen meget bestemt Mening om disse Forhold; men det forekommer mig ganske vist, at den sidste ærede Taler har fuldkommen Ret, naar han tillægger Skive-Glyngøre-Banen, som vi jo for et Par Aar siden bemyndigede Regjeringen til at give Koncession paa, en meget større Betydning for Staten og for Statsbanerne end Thybanen, og jeg tilføier, at naar Staten gif saa vidt, at den anlagde den halvanden Mil lange Bane fra Pinen, Færgestedet ved Oddefund, til Struer — og denne lille Sidebane vilde kunne drives med et meget lille Lokomotiv, om ikke med Heste — vilde Thy ikke for Diebliffet have synderlig Krav paa Mere, idet Egnen, naar der kom en Jernbane til Glyngøre, kun vilde være i 4—5 Miles Afstand, haade til Lands og til Søs, fra Jernbane, og ligesaa vilde jo Thyholm, altsaa den frugtbareste Del af Thy, være omtrent lige nær ved Jernbane, enten der bygges en Bane Syd for Oddefund eller ikke. Man kan sige, at det er et slaaende Bevis for Danmarks Udvikling, at medens man for 30 Aar siden i Sylland kjørte med Stude, anlægges der nu Jernbaner, for at Studene kunne komme til at kjøre. Jeg siger dette ikke for Spøg, skjøndt det lyder kuriøst, jeg nævner det som Bevis for en Udvikling i denne Provinds, hvorover vi Andre kun kunne glæde os; men jeg synes da ogsaa, at, naar Studene kun have at færdes en kort Vej, kunne de gjerne gaa paa deres Ben.

Naar man spørger, hvilke Anlæg Staten har mest Anledning til at udføre, kan jeg væsentlig henholde mig til det ærede første Medlem for