

Jordringer til det sjællandske Jernbaneselskab, som heller ikke ville kunne fyldestgøres uden Beføstning, og som jeg tvivler meget paa, at man kan faae det sjællandske Jernbaneselskab til at gaa ind paa uden Bederlag. Saa snart der imidlertid er tilveiebragt den fornødne Overensstemmelse mellem de to Regeringer om Maaden, hvorpaa Forholdene kunne ordnes, vil Sagen blive tagen under Overveielse, og jeg er ogsaa meget villig til at bidrage, hvad jeg formaar til, at bringe en saadan Ordning i Stand, ikke alene for Danmarks Skyld, men ogsaa af Hensyn til den mere nordlige Krafst, som føres gennem Sjælland og maatte senere ad anden Veie, til Lydfkland. Jeg skal altsaa ikke undlade at tage Sagen under nøie Overveielse, og, saa snart det bliver muligt, forelægge Rigsdagen Forslag i den Anledning.

Th. Nielsen: Jeg har ingen Tvivl om, at det ærede Udvalg, som tidligere har været nedsat i denne Sag, har gjort, hvad det formaade, for at fremme den, og jeg haaber med det ærede Medlem for Svendborg Amts 5te Valgkreds (Høgsbro), som har været Formand for Udvalget, at det Arbeide, Udvalget tidligere har gjort, denne Gang vil bære Frugt. Nærværende Lovforslag er i det Væsentlige Resultatet, eller er i alt Fald delvis et Resultat af det Arbeide, Udvalget tidligere har udført. Naar jeg spørger mig selv, om Liden er til at anlægge Jernbaner nu, svarer jeg ubetinget: „Ja“. Jeg svarer det af 2 Grunde, først af den Grund, at det er billigere nu at anlægge Jernbaner, end det længe har været, vi have Arbeidskraft ledig, og dernæst, fordi de finansielle Kræfter heller ikke lægge nogen Hindring i Veien derfor, og da det villige kan fremme Landets Udvikling i allerhøjeste Grad, skjønner jeg ikke bedre, end at det vil være hensigtsmæssigt netop nu at tage fat paa Fortsættelsen, og jeg haaber ogsaa, at det skal lykkes denne Gang at bringe Sagen saa vidt frem, at der kan tages fat paa Fortsættelsen af Anlægene, som altfor længe have været standsede. Der synes jo nu at være Enighed baade om de Baner, her ere foreslaaede skulde anlægges, maatte i en noget forandret Retning, og tillige, at det skal være efter det lettere Anlægssystem, de skulde anlægges. Om begge disse Punkter synes der at være Enighed. Det eneste Punkt, der endnu er tilbage, er Maaden, hvorpaa Midlerne skulle tilveiebringes, og jeg kan da ikke der negte, at jeg ikke er ganske enig med Lovforslaget. Jeg er af samme Formening, som flere ærede Herrer have udtalt, at det er for store Summer, de paagjældende Amt og Egne skulle tilskyde; men jeg tror tillige, at det ikke kan gaa an, som det staar i Lovforslagets § 2, at Banerne kun kunne anlægges under Betingelse af, at der for hver især af disse Baners Vedkommende, af de Amts- og Kjøbstadkommuner, hvilke Anlægget særlig kommer til Gode, er tilstudeet saa og saa

Meget. Jeg tror ikke, det gaar an, at man saaledes sætter det frivillig, der maa absolut sættes, hvor Meget de paagjældende Egne skulle udrede. Først naar det sker, tror jeg, der er nogenlunde Sikkerhed for, at Jernbaneanlægget vil blive udført. (Nger s Lev: En Lovangslø!). Ja, det er en Lovangslø; det er jo for Øvrigt det samme Princip, vi altid have bygget Jernbaner paa, at man kun har fat dem igjennem ved Lov. Vi have et andet System, at der bygges private Baner ved frivillige Bidrag. Men det er jo noget ganske Andet. Nu ere vi igjen gaaede over til Statsbanebygning, og netop derfor hylber jeg Lovforslaget paa dette Omraade. Det Lovforslag, her foreligger, forekommer mig at være en Blanding af begge Dele, dels af det frivillige System, dels af Statssystemet. Jeg holder mest af helt og holdent at gaa over til Statsystemet, men saa tror jeg, man bør blive ved et langt ringere Tilskud, og ikke gaa bort fra, hvad der tidligere er ydet, nemlig Halvdelen af Expropriationsomkostningerne; maatte man gaa saa vidt, som et Udvalg tidligere har foreslaaet, at Egnen skal udrede den hele Expropriationsomkostning, det skal ikke være ubetinget imod, men jeg vil ikke kunne gaa videre, særlig tror jeg, det paa ingen Maade gaar an for Ringkjøbing Amts Vedkommende. Egentlig er det to Baner, som skulle gaa igjennem Ringkjøbing Amt, men for den enes Vedkommende er man enig, nemlig for Struer-Odderfund Banen, om ikke at forlange Tilskud, men den anden, Herning-Skjern Banen, berører kun i Virkelighed et Hjørne af Ringkjøbing Amt, og man kan derfor ikke paalægge Amtet at udrede et saa stort Bidrag, som her er foreslaaet; men jeg har ogsaa lagt Mærke til, at man i det andet Tilfælde har fra flere indsydelsessige Sider udtalt sig meget redbon til at ville nedsatte Bidraget for Ringkjøbing Amts Vedkommende, og jeg haaber da ikke, at den ærede Minister skal veie nogen bestemt Modstand derimod. Hvad de foreslaaede Linier angaar, har jeg ikke nogen videre Bemærkning at gjøre mod dem i og for sig, men vel imod deres Retning, særlig imod en enkelt. Jeg har tidligere aldeles bestemt udtalt mig for en Thybane, og jeg kan ikke negte, at jeg endnu finder, at den bør foretrakkes fremfor Glyngøre-Skive Banen, som derfor ikke behøves at sættes til Side. Ved Thybanen ville vi bringe den nordvestlige frugtbare Del af Sjælland i Forbindelse, navnlig med Udsøfelsen fra Esbjerg. Den Egn har Krav herpaa, thi man har der længe ventet derpaa, og det er nu paa Liden, at man faar sit Ønske opfyldt. Jeg skal ikke her fremkomme med de statistiske Oplysninger, som i høi Grad tale for denne Bane, men kun anbefale den, da vi, som sagt, derved naae at sætte en meget frugtbar Del af Landet i Forbindelse med Esbjerg, som, hvilke Mangler den end har, jo dog er det Sted, hvorover en stor Del af Krafsten vil gaa til Eng-