

og senere Aarhus—Nyom-Banen, vil jeg dog sige, at der sandelig var Diskussion nok, navnlig om det sidste Baneanlæg, inden man gik ind paa det, saa at man havde rig Leilighed til modent at overveie Sagen her i Thinget, førend man tog sin Beslutning. Men naar det ærede Medlem dernæst vil sammenligne disse Jernbaneselskaber med et hvilket som helst privat Aktieselskab, f. Ex. Rolindsfund-Selskabet eller Luborg Fabriker, finder jeg en saadan Sammenligning fuldstændig uberettiget, thi det har virkelig nogen Betydning, naar Taleren er om Foretageren af denne Natur, at Staten ved en Lov tilfuger dem sin Understøttelse. Men netop fordi dette er saa, derfor staa vi efter min Mening ikke nu fuldstændig frit overfor det foreliggende Spørgsmaal. Folkethinget har ved at undersøge Sagen og give sit Minde til de Lov, ved hvis Hjælp de paagjældende Baner ere blevne anlagte, tillige paatrykt den et vist Stempel for, at det, man tilsigtede, var Foranstaltninger, som i og for sig vare rigtige og naturlige. Nu er det jo saa, at de Forudsætninger, som man ved Lovens Behandling gik ud fra, ikke have holdt Stif, ere bristede, at der er indtraadt Konjunkturer — thi saadanne ere indtraadte — som i det Dieblis, vi forhandlede om Lovforslaget, ikke kunde overføres hertil af Folkethinget eller de Paagjældende; men er det saa ikke naturligt og rigtigt at tage et Villighedshensyn, og det et ganske andet Villighedshensyn end det, som det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds vilde tage, thi hvori dette skulde bestaa, maa jeg tilstaa, at jeg ikke har kunnet opfatte? Det er Systemet af 1873 og dets Konsekvenser vi staa ligeoverfor. (Verg: Nei!) So, det ærede Medlem maa undskylde mig, det er det System, som Rigsdagen er gaaet ind paa, og som det ærede Medlem har stemt for ved at stemme for Loven af 23de Mai 1873, det er det System og dets Konsekvenser, som vi staa ligeoverfor. Kun en eneste Bane, som er bygget efter dette System har været istand til at bære sig uden Vanskeligheder, og det er den sydøstjydske. Det var i Erkjendelse heraf, at den høie Regjering, der fandt Systemet i og for sig uegnet, baade i 1876 og 1877, forelagde Lovforslag om at gaa til Statsbygning og Statsbanedrift, og den fik jo Folkethingets Approbation paa, at denne Vej var den rigtige ved det Lovforslag om forskjellige Jernbaneanlæg, vi vedtog forrige Aar. Nu kunde der maaske af sidstnævnte Lovforslag drages den Slutning, at, naar vi forrige Aar bevilgede en Sum til Kjøbet af Silkeborg-Verningbanen, er der ogsaa Grund til at behandle disse Baner paa en lignende Maade, og for at nævne et Exempel kjøbe Randers-Grenaabanen for en Sum af 330,000 Kr. pr. Banemil. En saadan Argumentation er bleven gjort gjældende, og det er mig bekendt, at Bestyrelsen for sidstnævnte Bane har troet, at det var rigtigt at gjøre et Forsøg ved at faae et Salg ordnet paa saadanne Bilkar. Men der vil

jo herimod kunne indvendes, at der var en anden Ting at tage under Overveie ifjor, da Taleren var om ved Kjøbet af Silkeborg-Verningbanen at give det hele nye Banenet Karakter af Statsbane, thi at have Statsbane paa begge Sider og en privat Bane i Midten kunde der da ikke godt være Tale om. Jeg har villet nævne, at man har argumenteret paa den omtalte Maade, der, om den maaske ikke var fuldt berettiget, saa dog maatte siges at have Noget paa sig, nemlig naar man ser hen til denne Banes Betydning. Nu siger det ærede Medlem (Verg), at her ikke er Tale om en Statsbane, men om en ren og bar Lokalbane. Jeg har den modfatte Betragtning og deler saaledes heller ikke den Betragtning, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) gik ud fra, hvis System om Statsbaner, Amtsbaner og Herredsbaner osv. let kunde føre til mindre heldige Konsekvenser. Men jeg spørger, naar disse private Baner ikke havde været der, mon saa ikke om kortere eller længere Tid denne lille jydsk Halvø havde faaet sin Statsbane? Meget mulig var den ikke kommen til at gaa i samme Retning som den Bane, der nu findes, men at der vilde være kommet den Tid, hvor man havde bygget en Statsbane der, anser jeg for aldeles uomtvisteligt, naar henfjes til Halvøens hele Karakter, dens Befolkningsforhold og Udvikling. Der maa heller ikke lades ude af Betragtning den Betydning, som Grenaa Havn har til visse Læder som en isfri Haan, til hvilken man kan komme, medens andre Havne paa Jylland's Østkyst ere tillukkede, samt at disse Baner ingenlunde ville være betydningsløse for Staten; thi de have den store Betydning, at de paa mange Omraader lette Trafikken, som ellers ubelukkende vilde falde paa Aarhus—Randers Banen, som er det Stykke af den østjydske Bane, hvor saavel Passager- som Godstrafiken er den stærkeste. Dette kunde ganske naturligt føre til at drage dem med ind i Statsbanelegemet som en hensigtsvarende Del af dette. Jeg skal ikke indlade mig paa de Dplysninger, som ere frenkommne angaaende Banernes Tilstand, Pengetilkaar og Eliqt. Den ærede Ordfører har jo fremsat Afskilligt i denne Henseende, men jeg tror ikke, at noget Medlem, som ikke har Beregningerne i Haanden, er istand til af de Dplysninger, som den ærede Ordfører mundtlig gav, at faae et samlet og klart Indtryk af Banernes hele Status. Det vil være naturligt, at et Udvalg foretager en Undersøgelse heraf og derigjennem kommer til Overbevisningen om, hvorvidt det Lovforslaget har truffet, er det Rette, eller om der muligvis kunde være Anledning til at gaa den Vej, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling) udtalte sig for. Det skal jeg imidlertid i Dieblisset ikke komme nærmere ind paa; men jeg skal erklære, at, hvis Forslaget forelaa til endelig Vedtagelse, saaledes som det nu er affattet, vilde jeg stemme for det. Jeg skal slutte