

jeg ønsker ogsaa, at Loven af 1873 maa blive underkastet en Revision under Behandlingen af dette Lovforslag, idet jeg tror, at Systemet ikke er blevet udført paa den Maade, som man havde tænkt sig og forudsat. Jeg tror, som sagt, at det er en rigtig og sund Tænke, hvorpaa Loven af 1873 hviler, og at der er Grund til at skielne mellem det Net af Hovedjernbanelinier, hvis Opgave det er at tilveiebringe den fornødne Forbindelse mellem de enkelte Provindsler og mellem de fjernere Dele af Landet for at sætte dem alle i en let og livlig Forbindelse med Hovedstaden, og saa de mere lokale Sidebaner, som nærmest have den Opgave at lette Samferdselen og Trafikken i de paagjældende Egne og ganske vist ogsaa bringe dem i Forbindelse med Hovedjernbanelinierne, men dog kun saaledes, at dette Hensyn først kommer frem i anden Række. Jeg tror, at der er Grund til at skielne imellem disse to Opgaver, og at Staten bør stille sig forskjelligt ligeoverfor disse to Slags Baner, baade hvad Anlægget og Driften angaar. Jeg kan ikke se rettere, end at, medens de Principer, som maa komme til Anvendelse ved Driften af de egentlige Hovedbaner, ere af saa ensartet Natur, at de med Føie søre til en samlet Ledelse og Styrelse af hele Banesystemet, vil der derimod overfor de lokale Sidebaner kræves saadanne Hensyn til de lokale Forhold, at en Bestyrelse, som skal have det samlede Jernbanenet i sin Haand, neppe kan tage dem. Dersom saadanne Baner skulle gjøre de paagjældende Egne den Nytte, som man har forudsat, og som de virkelig ogsaa kunne gjøre dem, maa sige Hensyn tages i højere Grad, end det er muligt for en Statsbanebestyrelse, navnlig naar der kommer til at foreligge en større Mængde af disse Sidebaner, og jeg tror ogsaa, at det finantistiske Resultat for en ikke ringe Del vil afhænge af, at de drives med særligt Hensyn til Egnenes specielle Krav. Jeg tror derfor, at Systemet af 1873 hviler paa en rigtig Grundtanke, men at man tidligere i to Retninger har gennemført det paa en efter min Mening mindre heldig Maade. Den ene Feil er efter min Mening, at man i dette System vedblivende fastholdt det „Private“ paa en saadan Maade, at Koncession paa Jernbanebrift fremdeles kunde blive en Spekulation for Private, der ikke iøvrigt stod i nogen Forbindelse med eller i Forhold til den paagjældende Egn. Denne Mangel kom ikke faktisk frem overfor de Baner, som det her gjælder, og overfor den sydsjydske Bane, thi jeg tror, at de Aktieselskaber, som staa for disse Baner, netop maa siges at være en passende Repræsentation for de paagjældende Egne. Det er Kjøbstæderne og Sognekommunerne i de vedkommende Egne, der ere interesserede i disse Anlæg, og de Private, som have tegnet Aktier, ere vistnok saagodt som udelukkende Folk, der bo paa Stedet og have tegnet Aktier ikke for at gjøre sig en Binding, men tværtimod for at bringe

Offre for Egnens Skyld. Den Mangel, som Loven saaledes frembyder ved at aabne Mulighed for fremdeles at give Jernbanekoncessioner til private Spekulanter, er ikke for disse Baners Vedkommende bleven til Birkelighed. Derfor ønsker jeg, at der maa gives Leilighed til at prøve dette System fuldt ud ved at lade Banerne blive, som de ere og virke i længere Tid. Den anden Feil, som man begik, og som var mere reel, var, at man gik ud fra, at det var lettere at skaffe de fornødne Pengemidler tilveie, end det senere viste sig faktisk at være Tilfældet. Man gik ud fra, at man kunde forelsøbig hjælpe sig ved en Banks Mellemkomst, og at man, naar Banerne vare fuldbendte, med Lethed kunde forandre disse midlerlidige Saan til faste Saan enten gennem Prioritetsobligationer eller Præferenceaktier. Saavidt jeg veed, har ogsaa det Bankinstitut, der i sin Tid kom de her omhandlede Baner til Hjælp, været af den Formening, at den Gjæld, som Banken paatog sig, kunde afvikles paa en saadan Maade. Men da det Tidspunkt kom, paa hvilket det skulde ske, vare Forholdene paa Pengemarkedet i den Grad forandrede, at man ikke kunde tænke paa at konvertere den svævende Bankgjæld til en fast Prioritetsgjæld. Saavidt jeg har kunnet trænge ind i Banernes Forhold, har det, som de hidtil væsentligst have lidt under, dels i Almindelighed været Mangel paa Kapital, saa at de have haft en meget for knap Driftskapital, dels usikre, svævende og dyre Banklaan, som de have maattet arbejde med. Navnlig have de lidt under, at de truedes med Opjælse, ja, endogsaa havde Trubsel om Eksekution hengende over Hovedet paa sig. Jeg tror derfor, at den rigtigste Maade at hjælpe disse Baner paa vilde være den, som jeg antydede i sidste Møde, nemlig at faae den nu bestaaende svævende og usikre Gjæld afløst af en fast Prioritetsgjæld til en moderat Rente. Det forekommer mig, at Staten i saa Henseende bør komme dem til Hjælp. Da jeg sidst udtalte dette, tænkte jeg nærmest, at Staten skulde overtage Gjælden og altsaa selv blive Banernes Kreditor. Udtalelser, der senere ere fremkomne, have bragt mig til at tænke paa en anden Udvei, som maaske kunde være heldigere. Jeg er enig med de ærede Medlemmer, som have udtalt en Frygt for, at Disposition over saa betydelige Midler som dem, der nu er Tale om, let kunne præjudicere andre vigtige Statsformaal, saaledes særlig Forsvarssagen, og jeg erkjender, at, om det end kan være mindre betænkeligt at anbringe endel af Reservecens Midler i Prioritetslaan i disse Jernbaner, end det vilde være at kjøbe dem, saa vilde det dog maaske være endnu heldigere, om man ikke anbragte Statsmidler i dem, men gjorde det muligt at faae private Midler anbragte i dem paa lempelig Maade. Her skal jeg da navnlig henvise til den Parallel,