

at fremme de lokale Interesser eller Enkeltes Interesser i Egnen, kunde det paa denne Maade ske, idet de ydede større Belp, spyttede Mere i Bøssen. Der var virkelig Logik i denne Betragtning, idet de Egne, som for Fordelens Skyld vilde sætte en Jernbane igjennem, for den efter den almindelige Overveielse fra Statens Side kunde komme i Betragtning, kom til at bøde derfor, forholdsvis. Saaledes forholdt det sig, som bekendt, ved Randers-Odena Banen, idet det var, baade Andragerne og alle Bedkommende bekendt, at de maatte betale forholdsvis mange Penge for at kunne benytte de gunstigere Bilkær, de fik ved den paagjældende Lov, der gav dem Udfigt til en Bane længe før Tiden, og det er dem jo vitterligt, at de efter et saadant System maatte risikere deres Penge. Derfor bestemte man saa ogsaa ved saadanne Leiligheder, at de Egne, der tegnede de fleste Penge, eller de Personer, der tegnede de største Bidrag, f. Ex. Godseiere og Egnende, fik forholdsvis størst Indflydelse paa Banens Retning. Selc denne Træff havde sine Misligheder. Jeg indrømmer, at det er rigtigt, at man ved at fæste Jernbanevæsenet ud paa denne Maade let skabte Projektmagere og ledede Folk i Fristelse, men der var den Fordel derved, at Staten kun havde visse begrænsede Udgifter, der ikke kunde antage en særdeles betænkelig Karakter, saameget mindre som den Træff, disse Sidebaner vilde give Staten, gave nogen indirekte eller direkte Fordel til Gjengjæld for det Rentetab, de Kapitalers Anvendelse paa Jernbaner, foraarlagede Statskassen. Det nye System, som man slog ind paa efter Ministeriets Anvisning ifjor, havde den Fordel, at man roligere kunde overveie fra Statens Side, naar og hvor man vilde anlægge en Bane. Man hvilede derved private Folks Interesse fra at søge opnaet Foretagender, som vare umodne og ledede ikke Folk i Fristelse til større Udgifter til saadanne Anlæg end fornødent. Men dette System, vi nu have, har kun Fortrinet, naar Regjeringen og Lovgivningsmagtens andre Faktorer under en ædruelig Begrænsning benytte det saaledes, at de ikke anspænde Statskassens Gyne i den Retning stærkere, end Landets økonomiske Stilling i det Hele taget tillader, og Bevillingerne til andre Statsudgifter og Samfundsformaal anbefale. Skulde derimod det nye System anvendes paa den Maade, at en Egn's Behov blot behøve at blive enige om at yde en vis, meget begrænset Sum af ikke $\frac{1}{3}$ af, hvad Anlægget vil koste, for, naar stærke Interesser paavirke Regjering og Rigsdag, at faae en Bane saa her saa der, uden at en almindelig overveie Indsigt tilvaader det, da foretrækker jeg det gamle System, da bliver jeg betænkelig ved det nye. Det gamle System gik dog ud paa, at de vedkommende Egne selv maatte bøde for deres Feiltagelser og Projektmagerier, men her vil det blive Statskassen, som kommer til at bøde for saadanne

Bestræbelser. Det tror jeg, er meget betænkeligt. Jeg maa altsaa gjentage, at det nye System kun er anbefaleligt, naar man har en Regjering og overhovedet en Lovgivningsmagt, men da ikke mindst en Regjering, som er istand til at holde sig indenfor en ædruelig Begrænsning med Hensyn til Udgifter og desuden — det maa jeg tilføie — formaar at tage det almindelige Hensyn til familige Landsdeles Interesser i et saadant Forhold, som er nødvendigt, for at ikke den ene Landsdel i Virkeligheden skal forfordes paa de andres Bekostning. Da man ifjor behandlede Jernbaneloven og havde for Die, at man havde bevilget ca. 70 Mill. til Statsbaner Vest for Store Belt, som gave en meget ringe Rente, erkjendte man, at der maa te være en passende Grændse for, hvad man aarlig kunde gaa til yderligere at bevilge af Statskassen til Baneanlæg Vest for Store Belt, hvis Forholdet mellem Landsdelene og Forholdet til Statskassens andre Udgifter ikke skulde forrykkes. Denne Overveielse førte, til, at Lovgivningsmagten — Regjeringen og de forskjellige andre Faktorer i Lovgivningsmagten — blev enig om den ifjor antagne Lov, hvorefter der skulde bevilges ca. 2 Mill. Kr. aarlig til Anlæg af Statsbaner Vest for Store Belt i 3 Aar, og hvorefter man ved Anlægget af disse Baner tog Hensyn til de Strækninger i Jyn og Sylland, som turde siges at være mest betrængte for saadanne Foranstaltninger, og hvor Anlæg af en Bane iøvrigt, henfiet til den Nytte, de øvrige Anlæg kunde gjøre, kunde antages at have mest Betydning. Man tog saaledes paa Jyn Jaaborg-Ringe Banen, idet man ganske vist ved Siden af at opfylde de berettigede lokale Interesser der havde for Die engang, naar Tiden dertil kom, at kunne forlænge Banen fra Ringe til Nyborg og derved skabe en gennemgaaende Forbindelse over Jyn. Ved Anlægget af Silkeborg-Skjern Banen tog man Hensyn til, at man derved skabte, især naar Lange-Silkeborg Banen engang bliver gennemført, en langk lettere Wei til Gøbjerg ikke blot for Midtjylland, men ogsaa for endel af Njyjylland, og tog i det Hele taget Hensyn til at fremme de mest trængende Egners Interesser i Sylland. Ved den tredje Bane tog man Hensyn til et Amt, der tidligere har været aldeles udelukket fra Jernbanenet, nemlig Thy. Man erkjendte, at det var en forholdsvis stor Bekostning, Staten kom til der, men det var foranlediget ved denne Landsdels færegne Vælggenhed og topografiske Forhold. Tidligere, da denne Bane var for, og der var Tale om at anlægge den efter det nye System, var jeg en af dem, der delte den Anskuelse, at det gamle System vilde være altfor trykkende for Thisted Amt og navnlig for Thyland, der krævede en længere Bane paa en smal Strækning, og jeg kunde derfor, naar man holdt sig indenfor finansielle Grændser, der vare rimelige, finde det naturligt, at man kom til det