

Nu kommer den til det!) Sa, ja! den kan komme til det; men foruden det, at den tilfredsstiller visse Fordringer, er der dog Sideinteresser ved denne Bane, som aldeles ikke staa i Forbindelse med de øvrige Jernbaneinteresser. Nu vil jeg minde det ærede Thing om, at der var en Tid, da Private kom her til Landet og tilbode uden nogenformelt Statsgaranti og Tilflugt fra Statens Side at bygge Jernbaner i Danmark, og da raadebe en saadan Aand i Danmark, at man modsatte sig fuldstændig de private Tilbud. Men hvad er Følgen bleven af dette? Man gled ganske let over til det nuværende System, om hvilket, som de allerfleste Medlemmer, ogsaa det ærede Medlem, som sidder foran mig, sagde uden videre: Naar blot Staten tager sig af det, er det Altsammen i sin Orden. Dengang raadebe den Aand, at man mente, at den Slags Interesser burde ligge udenfor Statens egentlige Hverv og være overladt til den private Virksomhed. Men saa gled man over til, at alle Jernveie skulde blive Statens, og vi have igaar slaaet fast maaske det vigtigste Udbytte af denne lange Rigsdagsamling, som gjør, at denne Samling ikke kan siges at være lang overfor et saa betydeligt Foretagende, som skal støtte de øvrige Bestræbelser for at samle alle de øvrige Jernveie under Statens Haand. Men hvad er Følgen tillige bleven? Jeg maa med Hensyn til en saadan lokal Jernbane som denne tillade mig den Bemærkning, at næsten alle Statens Jernveie paa nær den, der gaar gennem Fyn, kan siges at være dannede af lutter Stumper Lokalbaner, og at vi have forladt den egentlige Plan for Jernveivæsenet i Danmark, og at det vil komme til at svie til os i en nær Fremtid. Hvorfor? Fordi de Hovedinteresser, som skulde svare til, at det ærede Medlem, der er Formand for Udvalget, taler om tertiære Baner, netop ikke ere tilfredsstillede. Naar man kommer oppe fra Hobro af og lige ned til Sydgårdsen af det nuværende Danmark, saa har man ikke bygget en Jernvei, som staar i mindste Forhold til de Fordringer, som en Hovedbane kræver i disse Læder, hvor det gjælder om hurtigt at bringe Værelse fra det ene Marked til det andet, og naar vi gaa over til Sjælland, hvor disse forunderlig frydsende tilbels, jeg vil ikke tale om egenlystige Interesser, men Interesser, som dog engang bør stemplez med detes rette Navn, have ført til de mest forfælede Linier, som kunne tænkes, vil man se, at jeg har Ret, naar jeg sagde, at der ikke er bygget Jernveie i Danmark efter nogenformelt Plan. Deri har den ærede nuværende Indenrigsminister ingen Skyld. Den ærede Minister er bleven dreven ind paa dette uheldige Udfald af Afgjørelsen af Jernveispørgsmaalet i forrige Samling. Det vil jeg ikke anklage den ærede Minister for. Det er jo dog altid Jernveie. Men der kunde virkelig blive Spørgsmaal, om der ikke maa kræves fra Statens

Side en kort, hurtig og billig Jernveisforbindelse mellem den nordlige og sydlige Del af Sylland for at tilfredsstille de almindelige kontinentale Fordringer til Jernveie, at kunne saa hurtigt som muligt bringe Varer og Trafik mellem betydelige Lande fra Sted til Sted; thi til ingen Tid gjælder det mere end nu, at Tid er Penge, og hvilketformelt Værelse, selv Landmandens vigtigste Produkter, taale ikke, at Tiden forlænges, og vor vigtigste Vare nu i Sylland, foruden Landbrugsprodukterne, nemlig Fiske, taaler ikke nogenformelt Opsættelse. Der skal det gaa saa hurtigt, som ske kan. Med en saadan Plan var det, at man begyndte her i Danmark, da man tilraadebe at lægge en Langbane gennem Sylland, og hvis Nogen vil skrive de danske Jernveies Historie, vil den blive et tro Billede af den Aand, der lige siden vor Friheds Begyndelse har raadet med Hensyn til at tilfredsstille lokale Interesser paa Statens Betøstning baade paa Sjælland og i Fyn. Nu have vi næsten ikke mere Noget, der ligner det, hvormed vi begyndte heri Danmark, nemlig Ansøgning paa en Koncession, uden at fordre nogetformelt Statstilflugt, men underkastende sig Statens Kontrol. Det var det, vi begyndte med i Danmark. Nu have vi følgende Maader at bygge Jernveie paa: Den ene er den, at man søger Koncession og tillige søger Statsgaranti, 4 pCt., og en Del af Expropriationsomkostningerne. Man søger Statstilflugt foruden dette, man bygger privat og driver privat under Statens Kontrol, man bygger Statsbaner paa Statens Regning, man kræver Privates Tilflugt fra de paagjældende Egne og man bygger Statsbaner paa Statens Regning uden nogetformelt Tilflugt fra de forskellige Egne. Det er de fem Maader, hvorpaa der kan bygges Jernveie i Danmark. Den ene ere vi rent komne bort fra, uagtet man begyndte med, at der forelaa Tilbud om at bygge saadanne Veie. Vi affloge det og gif ind paa Krumkrogebaner, der nu forsinke og forstyrre den egentlige Trafik i Landet. Jeg vil kun konstatere, at den Forandring er sket, at vi ere glæde over til, at samtlige Jernveie fra at have kunnet været private Foretagender ere blevene Statsforetagender. Jeg vil konstatere dette, som jeg kalder et umaaligt Tilbagekridt i Retning af Folkets Selvvirksomhed. Men er Tilbagekridtet sket, siger jeg, at Følgen deraf maa blive den, at der maa nu ved Rigsdagens og Statens samvirkende Interesser komme en saa fornuftig Aand i det, at vi søge at oprette nogle af de Misbrug, som allerede have indfneget sig i vor Jernveisbygning, og at vi saaledes tillige søge ikke ved Amtsjernveie, saaledes som den ærede Indenrigsminister sagde, men paa en naturlig Maade at knytte de tilbagestaaende Jernveie ind i den nu allerede af Staten grundede kostbare Jernveisindustri, saaledes at det kan komme den forøgede Trafik i den danske Stat tilgode og derved tillige oplyse