

Preferenceaktier for en større Sum. Men vi fik det sat ned til 1 Million. De, der vilde have Banen, bleve nødt til at tegne om igjen, saa at der kunde komme kontante Penge til Stede, inden Koncessionen blev given. Vi vide jo, at ved en saadan Jernbanebygning er der altid Nogle, som naturlig ere stærkt interesserede deri, og Andre, som blive saa stærkt interesserede deri, at de ville føre Planen igjennem, hvad det saa end volder bagefter. Hvad i al Verden er saa naturligere, naar vi vedtage et Jernbaneanlæg, som vi finde nyttigt, end at Staten udlægger Kapitalen imod Obligationer fra de paagældende Kommuner, og mod Garanti fra Amtet, hvilke da ville blive at afdrage i 30—40 Aar, saa de ikke falde over den samme Slægt; de faae da Kapitalen meget billigere, og Statskassen faar Pengene tilbage, og paa den Maade fordeles det paa vedkommende Egn. Det er selvfølgelig den eneste fornuftige Ordning, men det synes det ærede Medlem fra Lemvig nok ikke om. Jeg tror, hvis det var sket, saa havde forskellige Kommuner ikke havt de Byrder, de nu have; de havde da havt det meget billigere. Jeg kan derfor ikke Andet end stærkt fraraade, at komme ind paa disse Preferenceaktier. Hvad nu det tredje Punkt angaar, saa forundrer det mig, at man nu her for første Gang vil begynde paa at bygge Baner med smallere Sporvidde end hidtil. Det har været anerkjendt for en overordentlig stor Fordel, at hvor mange Systemer der end er anvendt ved private Baner, der dog har været samme Sporvidde for alle. Vi kunne ikke vide, hvorledes private Baner fremtidig ville udvikle sig, saa den Merudgift, som er forbunden med Forskjellen mellem samme Sporvidde og smallere Sporvidde, maa vi ikke sty, og jeg kan ikke gaa med til det høie Udvalgs Indstilling til nu at forandre det System, som vi have fastslaaet for Bredden af Baner. Vi have havt 14 forskellige Systemer med Hensyn til Anlægene; men et eneste Krav have vi hidtil fastholdt, i et eneste Punkt have vi været konsekvente, og det var med Hensyn til Sporvidden. Jeg har hørt af Fagmænd paa Jernbanevæsenets Omraade, at det har man misundt os og betragtet som en Lykke for os. Paa det eneste Punkt have vi i hele vor Jernbaneudvikling været konsekvente og holdt Traaden; men nu kommer det høie Udvalg og foreslaar, at det skal brydes. Det skulde man dog ikke gjøre lige strax for det Par Mil Bane ud til Tørring. Thi man kan ikke beregne, om det Projekt, der var oppe for nogle Aar siden, kan ske. Gjyldest i Fremtiden, om ikke Banen til Tørring kan føres videre Vest paa i Sjælland og

settes i Forbindelse med Statsbanerne, og da kan det selvfølgelig have Betydning, at de have samme Sporvidde baade med Hensyn til Materiellets Benyttelse og Deslige. Det ærede Mindretal har udtalt en Tanke i sit Forslag om 25,000 Kr. pr. Mil fast i Stedet for Halvdelen af Expropriationen. Det er en Tanke, som jeg fuldstændig billiger, og jeg er ganske enig med det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (N. Andersen) i hans Motivering deraf. Det vil være en Fordel, hvorledes man end kommer dertil, en rimelig Fordel for de mange Egne, og det kan ikke være til Præjudice for de mere Velhavende, thi de have altid større Chancer for at faae Udbytte af deres Kjørsel, end de Andre have. Jeg vilde beklage, uden naturligvis at kunne vente, at der for Diebliffet ster nogen Forandring, om det høie Thing vilde vedtage dette Forslag og gjøre et saa væsentligt Brud paa, hvad det tidligere har udtalt, og i Virkeligheden stille sig uretfærdig mod alle affides Egne af Landet, der endnu ikke have faaet Jernbane, hvis man nemlig slutter sig til den Tanke, der har faaet sit Udtryk gjennem forskellige ærede Talere og Indenrigsministeren, men ganske vist ikke har faaet Udtryk direkte igjennem Betænkningen. Jeg finder ingen Anledning til at slutte mig til den Medsættelse af Tilskudet, som her er foreslaaet, og jeg forudsætter, at man vil bygge begge disse Baner — hvis man vil have en Lov — samlede, som der var Tale om oprindelig. Jeg maa imidlertid mene, at disse Aftaler om Principerne for Udviklingen af vort Jernbanevæsen kunde trænge til en i anden Forstand anden Behandling, end de have faaet i Forbindelse med denne Lov, og at vi ikke paa nogen Maade, hvad Thinget end gjør ud af dette Lovforslag, maa anerkjende en eneste Løddel af, hvad det høie Udvalg udenfor Betænkningen har forhandlet og aftalt med Ministeren om de fremtidige Sager. Thi Et er at gjøre noget Galt for et enkelt Tilfælde — det have vi gjort mange Gange paa Jernbanevæsenet — men et Andet er, at man giver det et Slags bindende Betydning for Fremtiden. Jeg tror, det er i høieste Grad uretfærdigt, hvis Statskassen ikke anderledes kommer affides liggende Egne til Hjælp, for at de kunne faae Andel i det nødvendige Gode, som Jernbanevæsenet er. Jeg skal ikke nu gjentage dette nærmere her; men efter denne Forhandling at frasalde de Betragtninger og Overvejelser, man tidligere har gjort om denne Sag, og som efter min Formening hvilede paa Retfærdighed og Billighed, det kan jeg ikke paa nogen Maade gjøre.