

hed til Stede, og jeg skal fremdeles nævne, at der i disse Egne bor en saa nøjsom tarvelig og arbejdsom Befolkning, som den øvrige Del af Landet maatte være glad ved at have; thi det er den, der skal rekrutere Befolkningen for de mere kultiverede Egne og give den den fornødne Styrke og Kraft. Af disse Grunde tror jeg ogsaa, at Samfundet i sin egen Interesse bør hjælpe til, at disse Egne komme frem og faa Del i de samme Goder. Og som jeg allerede har nævnt, ser jeg slet ikke noget uoverkommeligt i, at Statskassen, sammenlignet med hvad der tidligere er slet, i Løbet af en ikke meget lang Aarrække udreder disse Millioner, om hvilke her bliver Tale.

Den sidste ærede Taler har mindet om — og det har for Resten den højtærede Minister ogsaa — de underlige Spring, der have været i hele Jærnbanebygningen; der-ved ere Linierne vel heller ikke al Tid komne til at ligge, som de burde. Men ikke alene i den Henseende er der Spring til Stede. At der ikke har været nogen bestemt Plan ses tydeligt af Liniernes Retning, men ogsaa i Henseende til Tilskud har man, som den sidste ærede Taler har mindet om, over for de private Baner fulgt meget forskellige Systemer. Men de samme forskellige Systemer ere desværre, havde jeg nær sagt, fulgte over for Statsbaneanlægene. Det er vel bekendt, at f. Eks. ved de allerfleste af Banerne paa Sjælland er der ikke fra de paagældende Egne ydet noget videre Bidrag. Men Jylland og Jyn ere ved de store Love af 1857, 1861 og 1868 — Loven af 26de Maj 1868 fastsætter nemlig, hvad der skal gives til Statsbanerne — aldeles ikke slupne fri; selv til Hovedlinierne have de maattet udrede den halve Ekspropriation, og det bliver jo noget som ca. 25,000 Kr. pr. Mil. Siden ved jeg meget vel, at ogsaa Sjælland har maattet give noget, at en enkelt Egn har maattet give ca. 40,000 Kr. pr. Mil. Men saa er man til Gengæld gaaet noget højere op for Jylland-Jyns Vedkommende, idet man der er gaaet fra ca. 40,000 til 90,000. Jeg tror, at Årsens-banen f. Eks. maatte op til 90,000 pr. Mil, og saa vidt jeg hukker, gif det Tybanen lige-saadan, saa i den Henseende ere Landsdelene selv over for Statsbaneanlægene ikke blevne behandlede lige. Nu ved jeg vel, at der skal være nogen Forskel paa saakaldte Lokalbener og Statsbaner eller de rent gennemgaaende Baner. Jeg tror imidlertid, at denne Forskel er ganske flydende, og den har ogsaa i vor egen Lovgivning vist sig at være flydende. Naturligvis kan der paapeges enkelte Hovedlinier, der væsentlig ere gennem-

gaaende Baner, men de betjene dog tillige den lokale Trafik. Det maa vel ogsaa være den Grundsætning, der er gjort gældende, naar man har ment, at de paagældende Egne skulde betale, hvad de have maattet i Jylland-Jyn, gennemgaaende større eller mindre Bidrag ogsaa til Statsbanerne. Grænsen mellem de saakaldte Lokalbener og Statsbanerne er i Virkeligheden flydende. Jeg skal blot henvisse til Loven af 23de Maj 1873, hvor der gives Ministeren Bemyndigelse til at give Koncession paa af-stillige Baner. Blandt disse er der flere, som ikke ere blevne udsførte, og enkelte andre, der senere ere gaaede over til Statsbane-anlæg, f. Eks. Næstved — Slagelsebanen. Det viser jo altsaa tydeligt, at man til forskellige Tider har anset visse Baner for lokale, til andre Tider er man kommet til en anden Erkendelse, nemlig den, at de i Virkeligheden burde være Statsbaneanlæg med et ringe Tilskud fra de paagældende Egne. Jeg mener ogsaa, at den Grænse kan ikke trækkes, thi de lokale Baner faa ogsaa Betydning for den gennemgaaende Trafik og ere under alle Omstændigheder Jødebener for den, naar de staa i Forbindelse med Hovedbanen, hvad naturligvis ikke udelukker, at de kunne have større lokal Interesse end andre. Den sidste ærede Taler dvælede udsørlig ved, hvor forskellig Staten er traadt op over for forskellige private Baner. Der er jo endog nogle Baner, som bleve anlagte i Kirkerne, hvor man kun har givet den halve Ekspropriation. Jeg synes, det er aldeles urimeligt, som man har behandlet disse Egne, sammenlignet med, hvad man har gjort eller tilsligter at gøre ved det Forslag, som her ligger for. Det ærede Medlem mente, at der endogaa var gjort Forskel paa to Baner, som man samtidigt vedtog, nemlig Horsens — Tørringbanen og Vejle — Givebanen, idet hin kun fik den halve Ekspropriation, denne desuden 100,000 Kr. Ja, der tror jeg dog, det ærede Medlem ser noget fejl; jeg tror ikke, den Forskel er til Stede. Det, at man gav Vejle — Givebanen de 100,000 Kr., var simpelthen begrundet i Terrainets Banffelighed i Grejsdalen. Man vil gøre det muligt, at denne Bane blev nogenlunde ligestillet med Horsens — Tørringbanen, fordi den ene af de to Byer vilde, for at bruge et plat, men gængs Udtryk, „røve“ fra den anden. For at saa den ene kunde optage Konkurrencen med den anden, sagde man: Da der nu er disse Naturbanffeligheder ved Anlægget gennem Grejsdalen, give vi de 100,000 Kr. Lad mig her i Forbigaaende bemærke, at jeg tror, ingen Egn er bleven behandlet saa