

Det har derfor staaet for os som ret naturligt, for ikke at sige nødvendigt, at man kom til en Overveielse af, hvorvidt det overhovedet er rigtigt saaledes stadig at lade alle disse Planer udvikle sig uden indensfor en Ramme af et bestemt System. Det ærede Thing er jo, skjøndt gjennem forfjellig Ballen, kommet til at adoptere et vist System med Hensyn til Anlæg af vore andre Jernbaner. Vi have et vist System med Hensyn til Anlæg af vore Statsbaner, og vi have efterhaanden faaet et System, der har uddannet sig med Hensyn til de Jernbaner, jeg vil kalde af anden Rang, det System nemlig, at Staten anlægger disse Baner med Tilskud af de paagjældende Egne, og jeg antager, at Staten fremdeles vil holde paa dette System, saameget mere, som man ogsaa væsentlig derpaa har støttet, at man har kjøbt f. Ex. den østjydske Jernbane, uagtet den var anlagt efter et andet System. Det forekommer os, at det vilde være uheldigt, om der ikke angaaende Anlæg af Baner kunde blive givet almindelige Regler, hvorefter Administrationen kunde gaa frem. Saadanne Regler have vi jo ogsaa f. Ex. med Hensyn til Sporveie, der anlægges paa Landeveie og Landveisløkomotiver, i Lov, der bleve givne i 1862 og senere, og hvad var da naturligere, end at man fik en almindelig Lov, der bemyndigede Indenrigsministeren til at give Tilladelse til Anlæg af Jernbaner af saa godt som udelukkende lokal Interesse? At en saadan Lov vil være ønskelig, er der endnu adskillige Grunde, der tale for. Ikke skal jeg opholde mig videre ved, at den Mængde af Lovforslag om Jernbaner, der ere indkomne her til Thinget, have haft en vidunderlig, jeg kan næsten sige mindre behagelig Indflydelse paa Thingets Fysiognomi. Jeg vil ikke opholde mig videre ved, at, naar saadanne Jernbaneforslag komme herind, styrte alle de Partigrupperinger, som man ellers gjensidig finder sig saa veltilfreds med, sammen; men hvad jeg særlig vil fremhæve, er, at det tager en overordentlig lang Tid for Thinget at bearbejde den Slags Lovforslag, naar de komme i større Mængde, og selv om jeg vilde se bort derfra, gaar der for dem, der søge en Koncession, og som maaste have de fornødne Midler til at gennemføre Anlægget, megen kostbar Tid bort ved disse Forhandlinger, som maatte kunde være til stor Skade for Anlægene. Det er derfor naturligere, at der gives en Lov, der bemyndiger Ministeren til at koncessionere saadanne Baner, thi da ville Paagjældende meget snart komme til Visshed om, hvorvidt deres Begjæring om Anlægget vil nyde Fremme, og den høitærede Minister vil ogsaa staa meget sikkrere og tryggere, idet han saa veed, hvad han kan tilstede, og hvad han ikke kan tilstede. Dette Lovforslag, som vi her have den Værd at indbringe, hviler omtrent paa lignende Grundsatninger som dem, der ere gjorte gjældende i

andre Lande, hvor man ogsaa har haft Diet aabent for den store Betydning, som en lielig Udvikling af de tertiære Baneanlæg vilde have, og navnlig er det den næste Lov paa dette Øbet, en frænsk Lov, som omhandler Anlægget af de departementale Baner, der væsentlig tjene Forslagsfillerne til Mønster ved Udarbejdelsen af dette Lovforslag. Jeg skal naturligvis paa ingen Maade komme ind paa Enkelthederne i dette Lovforslag; ærede Medlemmer ville jo snart faae Leilighed til at gjøre sig bekendte med det. Men jeg skal kun gjøre opmærksom paa, at for os er det to Ting, som det væsentlig maa komme an paa ved denne Sag, nemlig for det Første at lade Ministeren faae Bemyndigelse til at koncessionere en Bane, naar han har Visshed for, at de fornødne Midler ere tilstede paa en saadan Maade, at pekuniære Forlegenheder ikke bagefter skulle komme og genere det paagjældende Selskab, som danner sig. Det er altsaa for at forebygge en saadan ubehagelig Situation som den, vi nys have befundet os i, og for at forhindre, at Selskaber senere komme og sige, at vi have ført dem paa Gatis ved at give dem Koncession, at det maa paalægges Ministeren at være varsom og sikke sig, at de paagjældende Koncessionshavere ogsaa virkelig have sikret sig den Kapital, som er fornøden til Anlægget. Dernæst maa selvfølgelig Regjeringen have et vist almindeligt Tilsyn med slige Baners Udførelse, ligesom ogsaa med den Maade, hvorpaa Banerne blive drevne, idet det selvfølgelig ikke kan tilstedes private Koncessionshavere at have f. Ex. hvilken som helst Lagt, det maatte behage dem at tage ved en saadan Bane. Men iøvrigt er det vor Mening, at man netop ved disse lokale Anlæg bør lade Hensynet til de lokale Interesser faae et saa frit Spillerum som vel tænkeligt. At man iøvrigt tilsteder de paagjældende Selskaber, der maatte danne sig, den størst mulige Frihed til at indrette Driften saaledes, som de maatte finde de lokale Interesser bedst tjente med, er, som bekendt, ikke altid Tilfældet med de nuværende Baner, der drives for privat Regning. Der har Regjeringen efter vor Mening en altfor stor Myndighed navnlig med Hensyn til Fastsættelsen af Logplanen, af Driftsplanen. I den Henseende mener jeg, at ved Baner af den Betydning, som her er Tale om, bør den største Frihed indrømmes Koncessionshaverne. Endvidere maa der selvfølgelig i en saadan Lov tages Bestemmelse om en Ret for Staten til, naar den maatte finde Anledning dertil, at indløse et slikt Baneanlæg; thi det kan jo tænkes, at et Anlæg, som oprindeligt har haft ren lokal Interesse, i Tidens Løb kan gaa over til at blive af en saadan Betydning, at Staten ikke ret vel i den almindelige Samfærdsels Interesse kan lade den frentidige Drift blive i private Hænder. Staten maa altsaa have Midler til med passende Varsel