

ligger bagved Nalborg. Det skulde gjøre mig ondt, om ikke Resultatet af disse Jernbaneforhandlinger kunde blive dette, at man gjorde et Skridt fremad i den Retning, som naar Sagen ses fra et almindeligt Standpunkt, utvivlsomt, forekommer det mig, maa anses for den rette, men jeg vil i ethvert Tilfælde anse det for saare uheldigt, naar man skal til at bygge en Jernbane i Himmerland, at man da gjør det paa en Maade, der ikke kan Andet, forekommer det mig, end præjudicere den heldige og naturlige Udvikling af Jernbanenettet. Jeg for mit Bedkommende kan i dette Øieblik ikke se Andet, end at dersom der til syvende og sidst kun foreligger de to Alternativer: en Statsbane Hobro—Løgstor eller ingen, maa jeg foretrække det Sidste fremfor det første. — Et Punkt, som har været Gjenstand for megen Omtale i det andet Thing, er det Spørgsmaal, om det er rigtigt, at de paagjældende Egne yde Bidrag til Bygningen af nye Jernbaner. Man er blevet staaende ved, at der skulde bidrages 50,000 Kr. pr. Banemil. Jeg kan ikke Andet end slutte mig til de Udtalelser, som ere fremkomne saavel her som i det andet Thing, at det maatte være saare ønskeligt, at man en Gang kom ind paa bestemte Principer, hvad dette Spørgsmaal om Tilskud angaar. Jeg er meget tilbøielig til for mit Bedkommende at anse det for det Rette, at naar en Banetræfning maa siges at have Interesse for Kommunikationen i det Hele og Store, bør den paagjældende Bane ikke blot bygges af Staten og være en Statsbane, men den bør ogsaa bygges for Statens Regning uden Tilskud fra de enkelte Egne. Naturligvis kan det omtvistes, om en Bane har en udelukkende lokal Karakter eller tillige maa siges at være et Led i det hele Jernbanenet. Jeg er tilbøielig til at sige, at Hobro—Løgstor Banen er af lokal Natur; men den Bane, jeg fører Ordet for, har efter min Mening en anden Karakter, og til den bør man efter min Mening ikke kræve Tilskud. Særlig kan jeg ikke undlade at gjøre den Bemærkning, at der ikke forekommer mig at være Grund til i dette Øieblik at gjøre nogen Forstjæl mellem Slagelse—Næstved Banen og denne Himmerlandsbane. Det er muligt, eller høist sandsynligt, at den sjællandske Bane, i alt Fald i den nærmeste Fremtid, vil forrente sig bedre end den jydsk; men det kan efter min Mening ikke være afgjørende, vi stille jo overhovedet ikke den Fordring til vore Baner, at de skulle forrente sig. — stillede vi den Fordring, saae det galt ud; thi der er ingen Udflugt til, at den vilde blive opfyldt. Ser man derimod bort fra dette Forrentningsstandpunkt

og spørger om, hvilken Betydning Slagelse—Næstved Banen har i det hele Jernbanenet, og sammenligner hermed den Betydning, som en fornuftig Himmerlandsbane vilde have i Jernbanenettet, kan jeg ikke nægte, at jeg tror, den sidste Banes Betydning vilde blive nok saa stor som den første. Næstved—Slagelse Banen har stor Betydning, forsaavidt det er en rig, frugtbar og folkerig Egn, den gaar igjennem, men hvad er det egentlig for store Dele af Landet, som gjennem denne Bane skulle komme i Forbindelse med hinanden? Ja, det er Sydjylland, som kommer lidt nærmere til Jyn, men som sagt, set fra Statens Synspunkt, forekommer denne Banes Betydning mig ikke at være saa stor som en Himmerlandsbanes, og derfor siger jeg, at skulle Kommunerne i Himmerland betale til Himmerlandsbanen, bør ogsaa de sjællandske Kommuner betale Tilskud til deres Bane. Anerkjender man imidlertid, hvad jeg anser for rigtigt, at enhver Bane, som ikke blot har lokal Betydning, men Betydning som Led i det almindelige Statsbanenet, bør bygges alene af Staten, maa man, hvad jeg helst vil gjøre, stemme imod Tilskud, saavel paa den ene som paa den anden Bane.

J. K. Larsen: Det har interesseret mig meget at høre den ærede sidste Talers Betragtninger, som jeg i alt Væsentligt finder rigtige. Jeg har imidlertid fundet mig foranlediget til at gjøre nogle Bemærkninger, fordi jeg ikke tror, at han i alle Punkter absolut har det samme Syn paa Sagen som jeg. Den Gang de jydsk Baner i sin Tid bleve anlagte, beherkede, som de Herrer vilde mindes, de kjøbenhavnske Kredse hele Landet, og det udøvede sin Indflydelse paa Jernbaneanlægene i Jylland, idet Tverbanen, som først anlagdes, kom til at gaa fra Aarhus til Randers og Viborg og videre Vest paa, men ikke havde nogen Forbindelse mod Syd eller Nord. Det var altsaa en Bane, som drog det indre og vestlige Jylland i Retning af Kjøbenhavn. Senere kom saa Længdebanen til. Denne første paabegyndte Tverbane forrkkede, som de Herrer let ville indse, Forholdene i Jylland ganske overordentlig, den brød en gammel Forbindelse i Midt- og Vestjylland og drog disse Egne til Distrikten og navnlig ad Kjøbenhavn til. Det var en ganske naturlig Konsekvens, og navnlig var det de vestlige Limfjords egne, som i særlig Grad bleve dragne den Vej, og som Folge deraf kom de Handelspladser, som ligge ved Limfjorden, til at lide. Udviklingen er jo iøvrigt senere gaaet i samme Retning, idet man har bygget Skive—Glyngøre Ba-