

hvad der fornuftigvis kan gøres, for at denne gamle interessante By, som jeg virkelig ogsaa tror har en fremtidig Rolle at spille, faar ydet al den Støtte, som vi kunne, ogsaa med Hensyn til Jernbaneanlæg; men jeg vil dog bemærke, at ved et saa specielt Spørgsmaal som det her foreliggende kan dette Hensyn ikke være det afgjørende, om man end kan tillægge det stor Betydning. Jeg vil overfor den sidste ærede Taler sige, at den Sympathi, han udtalte med den i sin Tid foreslaaede Rygbane eller Redekambane, hvilken Benævnelse Tscherning var fader til, deler jeg fuldstændig; men nu have vi en Gang et Jernbanenet over hele Sjælland, som vi til en vis Grad ere bundne til, og vi maa indpasse de nye Jernbaneanlæg i det Jernbanenet, som bestaar, saa at den hensigtsmæssigste Form fremkommer. Jeg vil ikke nægte, at naar jeg tager Kortet med Jernbanerne for mig og ser paa Løgstør—Viborgbanen, vil den passe forunderligt ind i dette Kort; for Diet stiller det sig naturligt, at naar man vil komme Løgstøregnen til Hjælp baade i den østlige og vestlige Retning, vil den nærmeste Udgang til det være over Høbro; saa kan man senere søge at faae en Forbindelse med Viborg og maasse Rødkjærsbro og videre Syd paa til Silkeborg; men denne her foreslaaede Bane maa efter de Oplysninger, som det foreliggende Lovforslag har givet os, fremstilles som tilraadelig for Egnen. Jeg skal imidlertid ikke dvæle længere ved dette, men blot sige, at alle de Lokalinteresser, som ere komne saa stærkt til Orde ved denne Leilighed som overalt ved Jernbanespørgsmaal, kunne ikke være bestemmende for os Andre. Det, der er bestemmende for os, er først, hvad der bedst fyldestgør Landets Interesser i sin store Almindelighed, og dernæst, hvad der paa den mest tilfredsstillende Maade fyldestgør de lokale Interesser, som man søger at fremme, og i den Henseende er det særlig Vintens Retning, dens Udgangspunkt og Endepunkt, som man bør have for Øie. — Der er dernæst et Punkt, jeg særlig skal udtale mig om med et Par Ord, nemlig de forskjellige Anlægssystemer. Jeg tror nemlig, at naar vi gaa ned til det System, der er anvendt paa den vestligste Bane, saa maa vi heller ikke gaa længere ned, hvis virkelig de store Offre, som et Jernbaneanlæg, selv med det billigste System, koster, skulde give nogen Erstatning. Naar vi komme ned til Vestkystbanens Konstruktion, har man allerede naaet det Standpunkt, hvor enhver nok saa ringe Besparelse medfører store Offre i Henseende til Driftsudgifter, Hurtighed og i det Hele taget til Jernbanens Brugbarhed

til Løsning af de Formaal, hvorfor Banen bygges. Det, der kan spares, er forholdsvis saa Videt i Forhold til disse Offre, saa de Besparelser blive mange Gange dyrefølte, dels derved, at man kommer til at give Afkald paa Hurtigheden, dels derved, at naar der findes en stærk Tilstrømning af Gods Sted, der fordrer Transport af store Mængder, er dette vanskeligt, dels endelig derved, at man ikke kan bruge svære Lokomotiver til Befordringen. Navnlig maa jeg med Hensyn til Kurver og Jernbaneskinner bestemt fraraade, at man gaar til mindre Kurver og til en mindre Styrke af Stinnerne end paa Vestbanen. — Jeg skal endnu gøre en Bemærkning med Hensyn til de Principer, der skulle følges med Hensyn til Dækningen af de med Jernbanelæg forbundne Udgifter. Jeg har i de mange Aar, vi have forhandlet om Jernbaner, ikke kunnet finde noget andet Princip end dette — hvis det overhovedet kan kaldes et Princip — intet Princip at have, saa at de Regler, man har handlet efter det ene Aar, er man kommen fuldkommen i Strid med det andet Aar, med den fuldstændigste Vilkaarlighed. Vi begyndte med, at Jernbanerne burde være private Entrepriser; men naar Anlægget af en Jernbane var af den Bestaafenhed, at Banen kunde betale sig, burde det se, og derfor burde Jernbaneanlæg overlades til Private; thi ellers havde man ikke den rette Garanti for, at der ikke blev anlagt Baner andre Steder, end hvor det kunde betale sig. Saa kom vi efterhaanden dertil, at hvor store Statsinteresser fordrede det, kunde Staten selv anlægge Jernbaner, og navnlig, hvor den kunde gøre det uden synderligt Offer for Statskassen, hvor den altsaa fik en passende Rente af sine Penge. Naar en Bane derimod udelukkende skulde anlægges i mindre lokale Interessers Tjeneste, saa maatte de vedkommende Egne selv bære Byrden, saa at Anlægget enten blev helt overladt til privat Entreprise eller, som man senere kom til, fik en Understøttelse af Staten, medens man atter senere kom til, at Staten anlagde Banen med Bidrag fra de paagældende Egnes Side. Dette sidste System maa jeg fra mit Standpunkt sige er det eneste, hvori der forekommer mig at ligge en fornuftig Tanke. At Staten, der kan have forskjellige Interesser udenfor de merkantile, nemlig de fiskale, militære og andre, med Hensyn til Udførelsen af Jernbaneanlæg, gjør det for egen Regning, er ganske naturligt. At den da ikke med nogensomhelst fornuftig Grund kan fordre Tilbud fra de Private til Foretagender, som den gjør i sin egen Interesse,