

paa Jøde igjen. Det turde vist være givet, at vi allerede her i Landet har gjort ret betydelige Erfaringer om, hvorledes det gaar med Smaabyer, naar de ved Jernbaneforbindelser blive sammenkoblede med Store. Det gaar i Almindelighed ud over de Smaa, der er kun saa Exempler her i Landet paa, at en lille By har høstet gode Frugter af at komme i Jernbaneforbindelse med meget større Byer. Efter den Retning, Forslaget gaar, nemlig fra Ebeltoft til en Station paa Aarhus—Nyomgaardbanen, tyder det jo paa, at man fortristvis søger at komme i Forbindelse med Aarhus, og jeg tror ikke, at det vil baade Ebeltoft særdeles meget at faae den Forbindelse. Den ærede Forslagsstiller fremsatte i Begyndelsen af sit Foredrag en almindelig Betragtning om Jernbanernes Nytte i Almindelighed, og at Hovedprincippet i den Stilling, som Staten her i Landet pleier at indtage overfor Jernbaneanlæg, snarere er det: at se paa de paagjældende Egnes end paa Statskassens Interesse. Det er selvfølgelig rigtig, det har vistnok hovedsagelig været det ledende Princip — for saa vidt man overhovedet ud af de mange Systemer kan fremsætte noget bestemt ledende Princip — i det Store og Hele, snarere at se paa de paagjældende Egnes end paa Statskassens Interesser, og det har Statskassen ogsaa faaet at føle. Jeg er derfor fuldstændig enig med den høitærede Indenrigsminister i hans Bægring ved at anlægge en Statsbane fra Ebeltoft til Aarhus—Nyom Banen eller maaste til Randers—Grenaa Banen, — hvilken af disse Eventualiteter der mulig bør foretrækkes, kunde det nok være værd at undersøge nærmere. — Jeg tror, at de ærede Forslagsstillere vilde have gjort klogere i at fremkomme med deres Forslag i en saadan Form, at der havde været nogen Udsigt til at kunne gennemføre det, nemlig som et Forslag til Lovgivningsmagten om at bemyndige Regjeringen til paa sædvanlig Maade at meddele Koncession til private Baneanlæg og da forlange af Staten et Tilskud, som den høitærede Indenrigsminister jo allerede i Jor i al Almindelighed tilslagde, at han var villig til at give. Det har man ikke ment at turde gjøre, muligvis af den Grund, at dette er det nemmeste selvfølgelig, og muligvis ogsaa af den Grund, at det vilde være vanskeligt at tilvejebringe de ret betydelige Midler, som fra privat Side skulle tilvejebringes, naar man skulde bygge en privat Bane og lade sig nøie med et Statstilskud. Det er jo klart, at det er langt, langt lettere at tilvejebringe et saa ubetydeligt Beløb som 25,000 Kr. pr. Banemil, naar man derved kan faae en Jernbane; men paa

dette Punkt vil jeg gjerne i al Almindelighed udtale, at et saadant Tilskud paa 25,000 Kr. pr. Banemil forekommer mig at jævne al sund og fornuftig Berettigelse. Jeg veed nok, og det vide rimeligvis Alle her, at det Princip, hvorfor Staten overhovedet forlanger ved Anlægget af en Jernbane et Tilskud af den paagjældende Egn, maa naturligvis være dette, at man vil have, at den paagjældende Egn skal manifestere sin Beredvillighed til ogsaa at yde noget Offer for at komme i Besiddelse af det Gode, som et Jernbaneanlæg er. Man har i Tidernes Løb i den Periode, da man benyttede denne Methode, spunget overordentlig stærkt med Hensyn til Bestemmelsen af denne Sums Størrelse, og jeg kan rigtignok ikke se, at der har været nogetjomhelst System i det, man tidligere har gjort, og det, man nu tænker paa. Det er jo en bekjendt Sag, at til de 4—5 Jernbaneanlæg, som Staten har paataget sig efter det Princip om Tilskud fra de paagjældende Egne, har der i Almindelighed været givet langt større Summer, idet de paagjældende Egne nemlig, som bekjendt, til Ringe—Faaborg, Thisted—Odde-sund- og Skive—Glyngøre-Banerne have ydet et Bidrag af 80,000 Kr., ja, ved Commerce-Asjens Banen endogfaa 90,000 Kr. pr. Banemil, medens man hidtil kun har et eneste Exempel paa, at man for en bestemt Egns Vedkommende har ladet sig nøie med 25,000 Kr., nemlig til Herning—Skjern Banen; men nu drister jeg mig til at fremsætte den Paaastand, at der ikke er et Medlem i denne Sal, som vil fordriste sig til at bænægte, at Herning—Skjern Egnen dog er den tarveligste Egn her i Landet, hvor vi endnu nogenstinde have anlagt nogen Jernbane. Hvad der altsaa passer for Herning—Skjern Banen, kan jaagdsom ikke passe for nogen anden Egn, undtagen det netop skulde være Frederikshavn—Slagen Egnen. Naar man nu vil gaa ned til et saa ringe Tilskud, som tilbydes fra de Herrers Side, der stille dette Forslag, nemlig til et Beløb af 25,000 Kr. pr. Banemil, saa forekommer det mig, at saa er der meget ringe Udsigt for de Herrer til at faae deres Lovforslag ført igjennem, og det saa meget mere, som det er indlysende for Enhver — og den ærede Ordfører for Forslagsstillerne har ikke kunnet overbevise mig ved sine Beviser for dens Rentabilitet — skjøndt jeg erkjender den gode Villie, hvormed han har draget alle Momenter frem, og det Held, han har haft med sig til at faae Alt med — jeg siger, han har dog ikke kunnet overbevise mig om, at der er synderlig Udsigt til, at denne Bane vil betale sig i nogen tilfredsstillende Grad, i alt Fald forjaavidt