

komme til at drage Nytte af Banen, skulle betale Halvdelen osv., i en Lov, som for Die-
 bliffet endnu er Lov, men det er ingenlunde
 sagt, at Nytten drages netop af de Communer,
 over hvis Forder Banen gaaer. Paa ingen
 Maade. Der vil med Lethed kunne paavises
 flere Communer, som f. Ex. ligge ca. $\frac{1}{2}$ Miil
 (Bønliste: En heel Miil!) eller en heel
 Miil fra Hovedstationen eller den Kjøbstad,
 hvor de have deres daglige Handel, men ingen
 Station have i Nærheden, hvorfra de kunne
 komme paa Banen. De have faaet deres
 Forder spolerede ved Gjennemføring af Ba-
 nen, og om de end ere blevne betalte efter
 lovlig Skjønforretning, er det dog ingenlunde
 en Betaling, som ret mange Grundeiere synes
 om; men de have maattet bøje sig for Loven.
 Beboerne komme hyderst sjældent eller aldrig paa
 Banen, og alligevel skulle disse Communer
 efter dette Forslag betale. Andre Communer
 ville derimod blive fri, som ligge maaffee flere
 Mile fra Banen, men hvis hele Beliggenhed
 og Handelsforhold gjøre, at de have langt
 større Nytte af Banen end de Communer,
 hvorigjennem Banen gaaer. Jeg for mit Ved-
 kommende betragter Jernbanerne og de Om-
 kosninger, der gjøres for at faae dem bragte
 tilveie, med samme Vane som Landeveiene.
 Jernbanerne ere Nutidens Hovedlandeveie.
 Man har tidligere forsøgt — idetmindste
 var det Tilfældet med det slyenske Hoved-
 landveisanlæg fra Nyborg til Middelfart,
 — at lade de Egne, som laae i en vis Af-
 stand fra Landeveiene, bære en forholdsvis
 større Byrde ved deres Anlæg end de længere
 fraliggende. Saavidt jeg veed, er dette Prin-
 cip imidlertid opgivet som forkasteligt, og for-
 saavidt jeg kjender Forholdene, har det ikke
 været fulgt ved senere Hovedlandveisanlæg.
 Det er ogsaa i mine Vane et forkasteligt Prin-
 cip, men det er nu engang blevet til Lov, og
 man maa billigvis tage noget Hensyn dertil.
 Men i alt Fald skal jeg tillade mig at udtale,
 at fordi det staaer i en Lov, som er givet flere
 Aar tilbage i Tiden, da vore Erfaringer med

Hensyn til Jernbaneanlæg vare noget mindre,
 end de nu ere, er det dermed ingenlunde Me-
 ning, at man skal rette sig efter disse Ord
 bogstavelig, idetmindste ikke i snevrere Forstand.
 Jeg troer, at man tjener Sagen bedst ved at
 tage Forholdet paa en nogenlunde bred Basis,
 og dette er Tanken i det Forslag, som Udval-
 get har forelagt Thinget. Jeg skal imidlertid
 erklære — og jeg har maaffee nogen Opfor-
 bring dertil som Følge af, hvad jeg udtalte
 ved første Behandling — at naar jeg har væ-
 ret med til at stille Forslag om, at adskillige
 Der aldeles skulle fritages, er dette tilbeels
 steet, fordi der dog er en Mulighed tilstede
 for at gjøre det. Det kan ikke afstedkomme
 store Bryderier at stille Der fra det større
 Fastland, hvortil de høre, men derimod er det,
 saavidt jeg kan skjønne, forbundet med næsten
 uovervindelige Vanskeligheder at udparcellere
 det større Fastland eller den større D — Thyen
 er jo en D, men i Forhold til de mindre Der
 kan det betragtes som et Fastland. Dette er
 næsten at komme ind paa Umulighedernes Bei.
 Jeg skal endnu kun gjøre en enkelt Bemærk-
 ning med Hensyn til en Udtalelse, som kom
 fra det ærede Medlem for Kjøbenhavns Ste
 Valgkreds. Han udtalte sig nemlig omtrent
 saaledes, at ethvert Medlem af Thinget, for-
 uden at repræsentere hele Landet, derhos havde
 en særlig Opfordring til at varetage den Kredsens
 Lær, hvorfra han var kommen. Jeg skal i
 den Anledning udtale, at jeg dog kun tildeels
 kan dele denne Betragtning. Dersom man i
 nogen synderlig Grad seer paa sin egen Egn
 med Forkjærlighed fremfor paa andre, kommer
 man meget let paa Vildspor; der er, saavidt
 min Erfaring strækker sig, Intet, der er mere
 skadeligt og mere fordærveligt for Sagernes
 Behandling end den Betragtning: her bærer jeg.
 Et Jernbaneanlæg betragter jeg som Noget, der
 er i det hele Statssamfundets Interesse, og det
 maa man bøje sig for, selv om Tilfældigheden
 vil, at man maaffee faaer mindre Nytte deraf;
 man maa finde sig deri, maaffee man en anden
 Gang kan være mere heldig, men en Retfæ-