

om ikke fra Private, saa dog fra Kommunerne; jeg tænker herved paa Loven af 26de Mai 1868; men nu skulle vi pludselig gaa den modsatte Vej, at Private anlægge Banerne, og at Staten og Kommunerne gjøre Tilskud. Jeg havde helst set, at vi vare blevne ved den første Vej, at Staten vilde vedblive at anlægge Banerne og tage selv Fordelen og Tabet derved; det kan ikke feile, at der ogsaa vil skabes en Del Vanskelighed, naar Driften paa forskjellige Stræninger kommer i private Hænder. Smidlertid, jeg skal gjerne indrømme, at det vilde vare noget længe, inden der kan være Tale om, at Staten kommer til at anlægge Baner i de paagjældende Egne, om hvilke her er Tale, og da der muligvis kan være Udsigt til, at man hurtigere vil faae Jernbanetrangen tilfredsstillet ved denne Lov, hvis den bliver vedtagen og stadfæstet saaledes, som den nu foreligger til Forhandling, end ellers vilde ske, skal jeg dog være den høitærede Indenrigsminister erkjendelig for det Lovforslag, han er fremkommen med. Jeg er overbevist om, at dersom man ikke i de paagjældende Egne ad denne Vej naaer at faae Baner, saa er Trangen engang anerkjendt, og saa vil Staten ogsaa komme til at anlægge dem der. Det har ogsaa været den Forudsætning, man er gaaet ud fra, den Gang vi fik Loven af 24de April 1868, at Staten skulde vedblive at anlægge Baner. I Motiverne hedder det, at Størvælsen af Tilskudet er fastsat til et Beløb af 40,000 Rb. pr. Mil Jernbane, som er den Subvention, der efter de foreliggende Begjæringer om Koncession maa anses fornøden for at muliggjøre Anlæggenes Gjennemførelse. Det kunde jo altsaa synes at tyde paa, at der var Rimelighed for, at de nævnte Baneanlæg vilde blive gennemførte; dersom vi vedtog nærværende Lovforslag, jeg skal ikke bestomindre yttre, at jeg har nogen Tvivl desangaaende navnlig for den ene af Banernes Vedkommende, nemlig den fra Silkeborg til Herning. Jeg har nogen Tvivl, om man virkelig vil kunne slippe med et Tilskud af indtil 40,000 Rb., forudsat, at man overhovedet skal have en Bane, og jeg skal dog i det Hele ikke undlade at udtale, at naar Staten til de nærværende 81 Miles Jernbaneanlæg har udgivet 27 Millioner Rb., er det uregtelig en noget nem Maade at slippe paa, at faae 21 Mile Baner for et Tilskud af henved 900,000 Rb., altsaa $\frac{1}{4}$ mod de 81 Mil, hvorimod de øvrige Baner have kostet 27 Millioner. (Schroll: Det forslaaer ikke!) — Det ærede Medlem siger: Det forslaaer ikke; jeg haaber, at han selv vil gjøre Rede for, hvorledes han tænker sig, at det ikke slaar til, thi vi vide jo alle, at Rentetabet ikke er regnet med deri, her er kun Tale om selve Anlægssummen. Men saa vil det ærede Medlem vel være saa velvilligt at indrømme, at det er en billig Maade at slippe paa med Betsyn til nye Anlæg. Men, som sagt, jeg tvivler overhovedet paa, at vi slippe saa bil-

ligt, forudsat, at Jernbaneanlægene virkelig skulle komme til Udførelse. Jeg synes ogsaa, ligesom flere af de foregaaende Talere, at Slutningen af § 2 er ikke ganske billig mod visse Egne, og jeg skal særlig nævne de Egne, igjennem hvilke Silkeborg-Herning Banen kommer til at løbe. De have jo allerede ifølge Loven af 26de Mai 1868 været med til fuldt ud at udrede de 3 Mil. pr. Ld. Hartkorn aarlig, om hvilke der er Tale, og jeg vil derfor haabe, at den ærede Indenrigsminister ikke vil have Noget imod, at det i alt Fald for denne Egn's Vedkommende vil blive overdraget til Ringkjøbing Amt i sin Helhed at udrede Halvdelen af Expropriationsomkostningerne. Jeg opfatter Slutningsbestemmelsen saaledes, at det er de Interesserede, som faae denne Andel af Expropriationsomkostningerne. Anderledes, tror jeg neppe, det kan opfattes. Altsaa Koncessionshaverne faae indtil 40,000 Rb. pr. Mil og den anden Halvdel af Expropriationsomkostningerne, som jeg ønsker udredet af Amtene i Almindelighed, om det kan ske, men ellers af Ringkjøbing Amt i Særdeleshed. (P. Nielsen: Hele Sylland og Fyen!) Det ærede Medlem siger: Hele Sylland og Fyen; det har han ganske vist Ret i. Der har været en vis Sammenhæng i det Hele hidtil, og jeg skal selvfølgelig gjerne gaa med til at faae hele Sylland og Fyen med, da jeg ikke mener, at her er Tale om en særlig provindsiel Interesse. Men jeg vil dog sige, at for mig vilde det været et ikke ubetydeligt Fremstridt, om Ringkjøbing Amt kom til at udrede Expropriationsomkostningerne istedetfor de paagjældende Egne, men selvfølgelig ønsker jeg hellere den Vej, som det ærede Medlem antydede. Jeg veed meget godt, at Banen Silkeborg-Herning overhovedet vil blive den vanskeligste at faae udført, fordi denne Egn hidtil har været belagt med en, jeg tror uforfaldt Misfærd, og jeg kan ikke Andet end paaskjønne, at Bedeselskabet i de sidste Aar har ydet saa værdifulde Bidrag til, at man har indset, at der ogsaa var Guldgruber. Det ærede Medlem for Ringkjøbing Amts 4de Valgtreds (P. Nielsen), har ifølge sine Erfaringer fremført, at han har været Vidne til, hvorledes denne Egn har forandret Udseende; jeg skal nærmere ved nogle Tal oplyse, i hvilken Grad disse Egne ere i Opkomst og have været det i Løbet af de sidste halvhundred Aar. Medens f. Ex. hele det øvrige Lands Befolkning fra 1801 til 1860 kun er tiltagen med 69 pCt., er derimod Befolkningen i Hammerum Herred tiltagen med 96 pCt.; det ser man altsaa er en meget betydelig Forsøgelse, som der har fundet Sted. Men det er ikke det Gnefte, f. Ex. Bygningernes Assurance-summer ere i Løbet af meget faa Aar stegne fra godt og vel 1,000,000 Rb. til 2,000,000 Rb.; man ser altsaa ogsaa paa dette Punkt et betydeligt Fremstridt. Hammerum Herred indtager $\frac{1}{4}$ af Ringkjøbing Amt, men der er fra 1855 til 1864 opdyrket 7000 Ld. Land der, hvorimod der i de