

Nar har været særdeles ugunstig for Jernbane-anlæg saavel derved, at Materialier, som Skinner og Sveller, ligesom ogsaa Arbejdslønnen have været i meget høi Pris, som derved, at Pengekonjunkturerne i det Hele have været meget uheldige. Det synes dog ganske opmuntrende, at se den Toer, hvormed den vedkommende Egn har tegnet Aktier i Randers-Grenaa Banen. Der blev svaret meget kraftigt paa det vedkommende Udvalgs Appel, det fik det Beløb, som det ventede, og maaste endog mere; det er for Diebliffet beskjæftiget med at lade foretage nøiagtige Nivellementer og Opmaalinger, og man maa haabe, at denne Sag, der er bleven greben an med saa megen Energi, maa blive gennemført. Til en anden Bane, Svendborg-Denise Banen, har jeg lidt nøiere Kendskab, og jeg kan da sige, at jeg næver godt Haab om, at denne Bane vil blive fuldført, selvfølgelig under den Forudsætning, at Sagen møder den fornødne Interesse i den paagjældende Egn. Ogsaa med Hensyn til den 3die Bane, Silkeborg-Herningbanen, foreligger der i Finantsudvalgets Betænkning Oplysninger, der synes at tyde paa, at med et ikke betydeligt Tilskud fra Statens Side til den aarlige Drift er der Udfigt til, at Banen kan bære sig. Det forekommer mig i det Hele at være for tidligt at betragte Systemet som urealistisk. Man er jo meget tilbøjelig til, naar Privates Selvforsømskab pakalbes, og der ikke strax svares, da at ty til Staten, som saa skal være alle deres Hjælper, som ikke kunne hjælpe sig selv.

Uagtet jeg ikke tør sige, at den Opfattelse, jeg her har udtalt, fuldstændig deles af alle Udvalgets Medlemmer, kan jeg dog paa hele Udvalgets Vegne udtale, at man ikke for Diebliffet finder Anledning til at gjøre Forandring i det System, der er fastslaaet ved Loven af 23de Mai f. A. for saadanne Sidebaner til Statsbanen. — Jeg vender mig nu specielt til den Bane, hvorom der her er Tale, nemlig Banen fra Lemvig Kjøbstad eller Havn til et Punkt paa Statsbanen mellem Hølstebro og Ringkjøbing, nemlig Vemb Station. Den vil komme til at berøre den vistnok frugtbareste Del af Ringkjøbing Amt, en ganske vel befolklet Del, nemlig den vestlige Egn, som er temmelig stedmoderlig behandlet, navnlig for saa vidt Statsbanen angaar. Lemvig er et ganske godt Endepunkt, der er, som bekendt, allerede blevet anvendt ikke ubetydeligt paa dens Havn, og man kan derafter vente, at der vil blive Fart af Dampskibe paa dens Havn fra en stor Del af Thyland, og at en større Trafik kan gaa derfra til Gudsbjerg eller andre Punkter. Der er allerede en temmelig betydelig Lømmetrafik paa Norge, og ligeledes ville Strandingen give ikke saa lidt at bestille. En anden Omstændighed, som vil stille Banen gunstig, er, at den paagjældende Egn meget mangler Brændsel, som altsaa vil være at hente sydfra og da rimeligvis ad Jernbanen. Der er dernæst

oplyst, hvad der er af Vigtighed, at der i den paagjældende Egn har viist sig en høi Grad af Beredvillighed til at støtte et saadant Foretagende. Allerede paa et Tidspunkt, da der ikke var bestemt Udfigt til, at Staten vilde træde hjælpende til, har der hos Kommuner og Private viist sig en saadan Interesse, at der er tegnet 90,000 Rb. som deres foreløbige Tilskud, saa at det er at vente, at der, naar Sagen foreligger fuldt oplyst, navnlig ved en Lov og Udfigt til Koncession, vil blive tegnet det Beløb, der maatte mangle foruden Statens Bidrag for at sætte Sagen igjennem. Der er den Vanskelighed ved denne Jernbane, at den direkte Linie, der gaar fra Lemvig sydpaa $3\frac{1}{2}$ Mil lang, gennemløber et daarlign og endogsaa slet Opland paa de 2 første Mil, hvormod et bedre Opland ligger mere vestlig, saa at Banen, hvis den skal berøre dette, vil slaa en temmelig betydelig Bue, hvorved hele Banen bliver $4\frac{1}{2}$ Mil. Da Statens Bidrag afhænger af Banens Milelængde, bliver Statens Bidrag større, hvis den længere Linie vælges, men det er paa den anden Side klart, at da den længere Linie bliver betydelig dyrere og kræver større Offre fra Privates og Kommunerens Side, kan man rolig overlade til de Private at afgjøre det Spørgsmaal, om de ville tage den længere Linie gennem det frugtbare Opland eller den direkte kortere, uagtet Oplandet ikke er meget godt. Naar nu Loven af 23de Mai gjøres anvendelig paa denne Bane, saa vil dette sige, at der skal ydes dette Bidrag af indtil 40,000 Rb. pr. Mil, at Banen skal bygges som let Bane, men bredsporet, med samme Sporvidde som Statens Baner, og at Expropriationsudgifterne forstudsvis udredes af Statskassen mod Refusion af Halvdelen fra hele Thyland. Derved skal jeg bemærke, at Lemvig Kjøbstad, som særlig berøres af denne Bane, hidtil har været fritagen for at deltage i den Kontribution, der ordnedes ved Loven af 26de Mai 1868. Denne By vil altsaa komme til at efterbetale for de forløbne Aar, men Landdistriktet og Ringkjøbing Amt i det Hele have betalt fuldt Bidrag, nemlig 48 p. pr. Rd. Alger og Engs Hartkorn og 24 p. pr. Rd. Skovskyls Hartkorn. Der vil altsaa ifølge den nævnte Lov af 26de Mai indtræde forskellige Forhold med Hensyn til Expropriationen. I Loven af 26de Mai er det bestemt, at fuldstændige Planer over Jernbanerne skulle forelægges Indenrigsministeriet, som endelig bestemmer Banernes Retning, deres Bygningsmaade, Driftsmateriellet og Driftsplanerne. Saaledes saar Indenrigsministeriet en meget betydelig Indflydelse paa hele denne Banes Bygningsmaade og tillige paa dens Drift. I Loven af 23de Mai f. A. er der sat en Frist af 4 Aar som den Tid, de vedkommende Selstader skulle have, efter at Koncession er meddelt, til at bygge Banen. Dette forekommer mig vel at være en temmelig rundelig Tid, og det kan nok