

give Mere, end hvis den selv havde anlagt den fra Begyndelsen. Vi have aldeles ingen Oplysninger faaet om, hvor dyrt disse Baner ere anlagte i Sammenligning med Statsbanerne, hvor dyrt man kan sætte deres Drift i Sammenligning med Statens Drift, om hvormegit Pengene have kostet de Private, naar de skulde staffe dem til Laans fremfor selv at have dem strax paa rede Haand og Andet, som det forekommer mig maatte være klart, naar vi skulde gaa bort fra den Vej, vi nu en Gang ere komne ind paa. I en enkelt Henseende er den Tanke, som man den Gang havde, bleven fulgt ogsaa ved det nuværende Forslag fra Regjeringens Side, nemlig at de vedkommende Egne skulle give særlige Bidrag til Jernbaneanlægene. Dette kan maaske ogsaa være billigt, naar man gaar bort fra de egentlige Hovedbaner og kommer til Sidebanerne, det er jo i Lighed med, hvad der i sin Tid skete ved Anlæg af Hovedlandeveje og Amtslandeveje. Men Regjeringen har i en anden Retning igjen forladt den Grundfætning, som man den Gang fulgte, idet man nu ikke længer lader det bero blot paa Frivillighed af vedkommende Kommune og Egn, hvorvidt Pengene bringes tilveie, men man derimod vil forudsætte, at der kan komme frivillige Bidrag ind, men isørgt vil supplere dem ved Paaligning paa Sognene gennem vedkommende Amdsraad med Ministerens Samtykke. Jeg antager nu, at det omtrent vil være det Samme som at slaa de frivillige Bidrag ihjel; thi naar man veed, at, hvad der ikke kommer ind af Frivillighedens Vej, vil Amdsraadet staa tilveie, saa vil der ikke være Mange, som søle Opfordring til at yde private Bidrag. Skulde altsaa Amdsraadet have Ret til at ligne et vist Beløb paa de Sogne i Amtet — naturligtvis med Indenrigsministerens Samtykke — som den fandt havde særlig Gaavn af disse Jernbaneanlæg, da kunde dette ramme saa vilkaarligt og udtømme Borgernes Statterne i en saadan Grad, at jeg antager, at dette er Noget, som Rigsdagen ikke kan give sit Minde til; en saadan Stattepaaligning fra Amdsraadet skulde maatte vist anses for meget mislig, naar der ikke var bestemte Regler, hvorefter Fordelingen skulde finde Sted. Jeg kan jo som Exempel blot tage den Omstændighed, at den Jernbane, som skulde lægges gennem Thy og skulde fortsættes gennem Ringkjøbing Amt en god Mil fra Oddehund til Struer, den kommer til at gaa gjennem et Par smaa Hedesogne, og selv de — det kan man gjerne sige — ville ikke have den mindste Gaavn af denne Jernbane, idet de ville foretrække at gaa til Struer fremfor til det nordlige Endepunkt paa en smal Lange, der skyder sig ud i Limfjorden. Men efter dette Lovforslag kan jeg ikke se rettere, end at der skulde lignes 80,000 Kr. paa dem, hvis Ringkjøbing Amdsraad finder, at disse Sogne blot have den mindste Gaavn af Jernbanen. Det øvrige Amt har i alt Fald lige

saa lidt Gaavn deraf som disse Sogne, og for dem vil det blive en aldeles urimelig Byrde. Derimod vilde jeg langt foretrække f. Ex. at gaa den Vej, som man bruger i Norge, hvor man ogsaa følger det System, at Staten anlægger Banerne, medens vedkommende Egn giver Bidrag dertil, idet man da overlader det til Private, hvorvidt de ville have Banen paa de og de Betingelser, som Staten stiller, saaledes at saavel Private som Sognekommuner, Bykommuner og Amtskommuner bidrage dertil i Forhold til Styrken af deres eget Dnske om at faae Jernbanen. Jeg vilde ogsaa anse det for rigtigt, om man saaledes som i Norge vilde give dem, der have ydet Bidrag, Aktieret i Jernbanen, ikke i den Forstand, at de skulle have Indflydelse paa Jernbanens Bestyrelse og Drift — det er ikke Tilfældet i Norge — men derimod i den, at de faae Del i Udbyttet. Dette vil vistnok gjøre Bestyrelsen og Regnskabsførelsen en Del mere besværlig; men paa den anden Side vil det være en Opmuntring til Borgernes Selvwirkomhed, som forekommer mig ikke lidet opværet det Besvær, som den kunde give. Med Hensyn til det Beløb, som saaledes skulde lignes paa de enkelte Egne, er Regjeringen i dette Forslag gaaet ind paa den Grundfætning, at det skulde være forskjellige Beløb i Forhold til de forskjellige Egnes formentlige Velstand; men der er ikke nærmere oplyst, hvorledes Regjeringen er kommen til det Resultat, at een Egn skulde give 100,000 Kr. pr. Mil og en anden 80,000 Kr. pr. Mil. Hidtil er man gaaet ud fra, at hver Egn fik et lige Tilskud fra Statskassen, og her er man altsaa gaaet ind paa noget Nyt. I og for sig er der noget Rigtigt i, at der tages et saadant Hensyn, da aabenbart den fattige Hedeegn i Jylland ikke saa godt kan give ligesaa stort et Tilskud — i alt Fald vil den blive mere trykket deraf — som den mere velstaaende Egn; men man maa dog vistnok kræve, at der blev givet bestemte Regler, hvorefter man i saa Tilfælde gif frem, at man fik bestemt at vide, saa vidt det var muligt, hvorledes Velstanden er i de enkelte Egne. Et blot løst Skjøn om, at den ene Egn er mere velstaaende end den anden, og at man derfor kan lægge en større Byrde paa den ene end paa den anden, vil ikke være rigtigt. Se vi f. Ex. efter paa de Kort, der hænge i Løseverælsset, over Velstanden i de omtalte Egne, vil man se, at Dønsø Amt i det Hele taget maa anses for at være mere velstaaende end Thisted Amt, men ser man hen til de enkelte Steder, hvorigjennem Jernbanerne skulle gaa, vil denne Forskjel for en Del falde bort. Der findes f. Ex. Oplysninger om Indkomstkattens Størrelse procentvis beregnet for Thisted og Åsens Byer, og isølge disse ser det ud, som om Thisted er mere velstaaende end Åsens. Med Hensyn til Landet er det angivet for hvert Herred, og der ere Herrederne i Thy ansatte noget lavere end