

Statsbanerne, den Omstændighed tilstede, at Thisted Amt, hvad jeg er bleven opmærksom paa ved nærmere at undersøge Forholdene, har betalt fuldt Bidrag til Expropriationen af Statsbanerne, endsskønt mig bitterligt i dette Øjeblik ikke en eneste af Statsbanerne endogsaa blot berører Thisted Amt. Her er altsaa den Særegenhed tilstede, at Thisted Amt, som for Tiden slet ikke har nogen som helst Fordel af Statsbanerne, og som ikke berøres af dem, i Følge Loven af 1868 er kommet til at betale det fulde Bidrag af 3 Mark pr. Tønde Hartkorn, medens man mange andre Steder, hvor Banen laa noget fjernere fra det paa-gjældende Distrikt, som bekendt er gaaet til en Nedsættelse. Det forekommer mig derfor at være en yderligere Grund til, at man virkelig nu bør gjøre Noget for denne Del af Landet, og der er saameget mere Opfordring dertil, som det er — hvad de Herrer kunne overbevise sig om ved at uleilige sig derop — et frugtbart Land, som efter al Rimelighed vil komme til at give Statsbanerne dygtigt at fortjene ved Udsærl af Kvæg og andre Produkter. At Regjeringen foresløg har ladet være med at komme med Forslag om Dampfærge ved Oddefund eller med Forslag om en fast Bro der, kan jeg fuldkomment billige. Efter de Oplysninger, som foreligge, vil et saadant Foretagende være forbundet med betydelige Beføstninger og maaste tilbels ialfald for den faste Dæmnings eller Bros Bedkommende være uudførligt, og jeg finder det derfor fuldkommen rigtigt, at man foreløbig ser bort derfra, og ser heller ikke, hvorfor ikke Banen gjennem Thy lige-saa godt i nogle Aar ialfald — kan leve uden en Dampfærge, som Bendshøjselbanen hidtil har maattet leve uden en saadan mellem Nørresundby og Aalborg. Den Bane, som det ærede Medlem, der havde Ordet før mig, omtalte, nemlig Glynngørebanelen, der skulde fortsættes over Nyfjåbing og Mors og Bisfunds og efter at være kommen over til Thy dele sig i 2 Arme, den ene til Thisted og den anden til Thyholm, denne Bane vil blive 2—3 Mil længere, og da den skal passere to Sundsteder, vil dette Anlæg naturligvis være forbundet med langt betydeligere Beføstninger, end der er Tale om at anvende paa den nu foreslaaede Thistedbane. Jeg kan derfor ikke Andet end varmt tage Ordet for, at Thisted nu ikke længere kommer til at vente paa at blive indlemmet i det danske Statsbanenet. Maa jeg, inden jeg slutter, gjøre en Henstilling til den høitæredede Indenrigsminister, nærmest foranlediget ved de Overflag, hvormed han har ledsaget det foreliggende Lovforslag. Jeg tillader mig at tro, at den høitagtede Regjering vil gjøre vel i ved den fremtidige Bygning af Statsbaner ikke at overlade Bygningen af disse til Generalentreprenører, men derimod selv bygge dem. Staten har til sin Disposition saa udmærket dygtige og

anerkjendte Teknikere, at jeg ikke kan forstaa, at det paa nogen Maade skulde være forbundet med Vanskelighed for den høie Regjering at faae disse Arbeider udsørte direkte ved sine egne Teknikere, og jeg tror navnlig, at Regjeringen da vil komme til den Erkjendelse, at Staten paa den Maade, hvorpaa den hidtil har bygget Baner, har bygget temmelig dyrt. De Forslag, som foreligge her, ere ganske vist, saa vidt jeg kan skjønne, fuldstændig samstemmende med de Erfaringer, som ere gjorte med Hensyn til Bygningen af andre Dele af Statsbanerne. Men naar man, som jeg selv har været Vidne til, veed, hvad en Bane kan bygges for, naar man selv er Byggherre, saa vil man komme til den Erkjendelse, at Staten hidtil har bygget sine Jernbaner temmelig dyrt. Jeg kan i saa Henseende oplyse, at f. Ex. Odense—Svendborgbanen er bygget ikke ganske lidt billigere end Overflagene over de Baner, her er Tale om, uagtet i alt Fald for en af disse Baners Bedkommende, nemlig Banen fra Ringe til Faaborg, Terrainforholdene der omtrent paa det Nærmeste samstemme med dem, der ere tilstede paa de sydsynske Baner. Det er en Selvfølge, at, naar Staten giver et saadant Foretagende i Entreprisefor en stor Generalentreprenør, saa skal der tjenes paa mange Hænder, der skal beregnes Beberlag for Tilveibringelsen af Penge, Rentetab o. s. v. o. s. v., hvilket Alt sammen er Noget, som Staten, naar den selv er Byggherre, kan undgaa; den har dygtige Teknikere nok til selv at lede Arbeidet. Saa vidt jeg kan se, gaar Overflaget paa Svendborgbanen i Forbindelse med Driftsmateriellet ud paa, at hver Banemil foruden Expropriation skal koste 417,000 Kr. Jeg skal i Modsetning dertil blot nævne, at Svendborgbanen, som jeg tror er bygget ligesaa solid som nogen Statsbane, kun har kostet 391,000 Kr. pr. Mil, idet jeg selvfølgelig ikke i Omkostningerne kan medtage det Beløb, som det private Selskab maatte udgive for at skaffe de fornødne Penge tilveie, en Udgift, som selvfølgelig ikke vil komme for Statskassen. Dertil kommer, at, siden den sydsynske Bane blev bygget, ere Skattepriserne, efter hvad jeg veed, gaaede ned 15 til 20 pCt. Paa Svendborgbanen er der derhos en Station paa hver halve Mil, medens der paa Faaborgbanen kun foreslaas en Station paa hver $\frac{3}{4}$ Mil; endvidere, at Svendborg Station har lagt særlig Beslag paa vore pekuniære Kræfter, noget Vignende vil ikke tænkes at kunne blive Tilfælde ved nogen af de Baner, her er Tale om. Jeg behøver blot at sige de Herrer, at Svendborg Station har foruden Expropriation kostet 250,000 Kr. tilbels af den specielle Grund, at man i Koncessionen sagde, at vi skulde ned med Banen til Svendborg Havn. Et saadant Tilfælde vil ikke møde ved nogen af de her foreslaaede Baner, og jeg mener derfor at have fuld Jøite til at sige, at jeg tror, at, hvis Regjeringen følger det Sy-