

skal ydes et saa betydeligt Tilskud fra disse Egne for saadanne mere lokale Jernbaneanlæg, da er der neppe nogen Tvivl om, at dette Tilskud vil være istand til at forrente Anlægskapitalen, indtil Jernbanerne selv dels direkte forrente sig og dels ved den forøgede Trafik, de tilføre Hovedbanen, give et fuldstændigt Vederlag for de i dem af Staten anbragte Kapitaler. Med Hensyn til det her foreliggende Lovforslag, da maa jeg sige, at jeg ikke har Meget at indvende imod det med Undtagelse af Bestemmelserne i Slutningen af § 2, som omhandler Fordelingen af de Tilskud, der fra de vedkommende Egne skulle ydes til disse Jernbaneanlæg. Jeg tror nu for det Første, at det vil være overordentlig vanskeligt for de Private indbyrdes at foretage denne Fordeling paa en nogenlunde ligelig og retfærdig Maade, og jeg er enig i, hvad der er udtalt af den ærede Rigsdagsmand for Odense Amts 1ste Valgtreds (Roch), at dette vistnok lettest sker gennem Amtsraadene, skjøndt dette ogsaa kan have sine Betæneligheder; men det forekommer mig, at der er et Middel, som ogsaa af dette ærede Medlem er antydet, hvorved man maaske noget bedre kunde forsones sig med denne Tanke, og det er, at lade Amtsraadet igjennem Amtsrepartitionsfonden selv tilskyde Bidrag til de Jernbaneanlæg, der foregaa i Amtet, thi dette har saadant ogsaa en mere end lokal Interesse for selve Amtet, fordi dette i sin Helhed har en Forpligtelse til at forsyne de forskellige Dele af Amtet med Landeveie, og i Reglen vil jo Anlægget af Jernbaner have til Følge, at enten Veianlæg kunne spares eller i alt Fald ville Vedligeholdelsesudgifterne paa de tilstedeværende Veie meget betydelig kunne formindskes. Derfor forekommer det mig, at der er en meget naturlig Grund til, at Amtet selv gjør et ikke ubetydeligt Tilskud til saadanne lokale Jernbaneanlæg, og naar dette sker, saa antager jeg, at man i Almindelighed vil kunne forsones sig med, at det ogsaa foretager Fordelingen mellem de forskellige Kommuner; thi hvis en saadan Fordeling skulde foregaa ved Kommunernes egen Medvirkning, saa vilde den blive overordentlig vanskelig, idet Enhver jo i Reglen er tilbøjelig til at skyde saa Meget som muligt fra sig og yde saa Lidt som muligt, naar han alligevel opnaar de samme Fordele. Nu specielt med Hensyn til denne Bestemmelses Anvendelse paa de i det foreliggende Lovforslag betegnede Jernbaneanlæg og da navnlig paa det under Litra B. i § 1 nævnte Jernbaneanlæg fra Struer Station til Oddesund og derfra til Thisted Kjøbstad, da ønskede jeg meget at faae

nogen Oplysning af den høitærede Indenrigsminister om, hvorledes Fordelingen af disse Tilskud er tænkt, idet det Stykke Jernbane, der nødvendigvis maa bygges mellem Struer Station og Oddesund, kommer til at gjennelede en Del af Ringkjøbing Amt og derigjennem den eneste Kommune, som i Virkeligheden egentlig ingen Interesse har i dette Jernbaneanlæg, og det vilde derfor være høist besynderligt, om man vilde paalægge enten denne ene Kommune eller Amtet noget som helst Bidrag til dette Jernbaneanlæg. I det tidligere her behandlede Lovforslag om Anlægget af en Jernbane fra Struer til Thisted, og som naturligvis var tænkt lagt i samme Retning som den her foreslaaede, var der, saavidt mig bekjendt, ikke Tale om noget som helst Tilskud enten fra Ringkjøbing Amt eller fra den paagældende Sognekommunes Side, idet det Tilskud, der skulde ydes, skulde ske fra Thisted Amt alene som det eneste Amt, der er interesseret i dette Anlæg. Nu veed jeg meget vel, at denne Bestemmelse i Lovforslaget forudsætter, at Indenrigsministeren kan fritage visse Kommuner for Tilskud til saadanne Jernbaneanlæg; men jeg ønskede alligevel meget gerne allerede paa dette Stadium at vide Noget om, hvorvidt noget Saadant er paataent, da det vil have ikke ringe Indflydelse paa min Stilling til denne Sag. Der er, saavidt mig bekjendt, ikke foregaaet nogensomhelst Forhandling enten mellem Thisted og Ringkjøbing Amtsraad indbyrdes herom eller mellem Thisted Amt og den ene paagældende Kommune, og selv om der ogsaa anlægges en Holdeplads i denne Kommune, vil den kun blive  $\frac{1}{2}$  Mil fra Struer Jernbanestation; og der vil kun være meget Faa, som ville benytte sig af at føre denne halve Mil, al den Stund denne Jernbane ikke kan komme i direkte Forbindelse med Stationen ved Struer, fordi denne ligger for høit, men derimod maa sættes i Forbindelse med Struerstationens Godsstation, der ligger paa Havnepladsen, og Jernbanevognene selvfølgelig maa føres op med anden Kræft til selve Stationen, saa at Opholdet der bliver saa langt, at Ingen vil føre den halve Mil med Jernbanen, da han ved at føre paa anden Maade eller ved at forfætte, naar han fører, hurtigere vil kunne naae den egentlige Hovedstation end ved at føre paa Jernbanen. Det var særlig dette, jeg ønskede i dette Dielsk at fremhæve.

**Beslutning:** Naar vi komme ind paa dette Emne om Jernbaner, pleie vi at have den mest livlige Forhandling af alle. Det er imidlertid