

der ere faldne her i Thinget, udtale mig meget kort, idet jeg navnlig i mange Retninger kan henholde mig til de Udtalelser, der ere komne fra det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgkreds (S. Koch), om jeg end i en enkelt Retning ikke kan slutte mig til ham. Det er derfor kun et Par Bemærkninger, jeg ønskede at gjøre med Hensyn til det Forslag, der foreligger fra Landsthingets Side. Det deler jo nemlig Jernbanerne i to forskjellige Slags, nemlig dem, der væsentlig skulle tjene til den gjennemgaaende Forbindelse og altsaa skulle anlægges mere eller mindre udelt for Statens Regning, og de andre mindre Jernbaner, der betegnes som en Art Amtsveie. Af de første foreligger der jo her et Forslag til en Struer-Ødesund Bane og til en Herning-Stjern Bane. Med Hensyn til den førstnævnte af disse Baner forstaaer jeg meget vel Nødvendigheden af at anlægge den og det i en nær Fremtid. Jeg tror imidlertid, at det er fuldkommen rigtig, hvad det ærede Landsthing har gjort, at knytte som en Betingelse til Anlægget det, der dog egentlig skal give denne Banestump sit Værd, nemlig at der paa den anden Side af Ødesund føres en Bane op gennem Thy til Lhisted. Derimod forekommer det mig, at den uden nogen Betingelse foreslaaede Herning-Stjern Bane er lidt vanskeligere at forstaa Nødvendigheden af, med mindre der kommer et Tillæg dertil, i hvilken Retning jeg deler Anskuelse med det ærede Medlem for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther). Jeg ser nemlig ikke rettere end, at en Bane ført fra Herning til Stjern kun i ganske ringe Maal vil tilfredsstille de Nisser, som maatte stilles til den, med mindre den fik et saadant Tillæg som Banen fra Silkeborg til Lange. Det, der nemlig fortrinnsvis skulde opnaas ved en Bane Herning-Stjern, er jo en lettere Forbindelse inellem det nordøstlige Sjælland og Esbjerg end den, man har, men uden en saadan Mellembane vil ganske sikkert dette ikke opnaas, thi jeg skjønner ikke rettere end, at det kun er den allernærmeste om Aarhus liggende Egn, der vil kunne faae Fordel af denne Bane, saaledes som den er foreslaaet. Det er ganske sikkert, at der vil komme en lettere Forbindelse mellem den nærmeste Omegn af Stjern og Aarhus, det skal jeg ikke negte, men det forekommer mig, at dette dog ikke er nogen tilstrækkelig Grund til at gjøre saa stort et Anlæg som dette, naar man ikke ved at søie en Ubetydelighed som Lange-Silkeborg Banen dertil vil gjøre denne Bane til et gjennemgaaende Forbindelsesled og derved give den en ganske anden og større Betydning. Dernæst kan jeg ikke tiltræde, hvad Landsthinget i saa Henseende har yttret, at hermed skulde det være forbi med Statsbaneanlægene. Det er mig ikke muligt at se, hvorfor man f. Ex. skulde anse en Bane fra Herning til Stjern for at være af større Betydning for den gjennemgaaende Trafik end f. Ex. en Linie fra Hobro eller Sønder-Onsild til Løgstrup. Ligeledes forekommer det mig

ogsaa, at man under denne Kategori maatte henhøre et Jernbaneanlæg, som bragte den nordvestlige Del af Sjælland i Forbindelse med den sydvestlige, saaledes som det ogsaa var paatenkt gennem Folkethingssubvalget i Fjor. Naar man, for derefter at gaa over til den anden Art af Baner, overhoved vil karakterisere disse Jernbaner af anden Rang som Amtsveie, og man deraf kommer til en Slutning med Hensyn til, hvad Amtene skulle betale og hvad der ikke kan fordres af dem, da vil jeg sige, at jeg vel i og for sig ikke ganske deler Betragtningen af Jernbanerne som Amtsveie, men det forekommer mig i det Hele taget, at det er af mindre Betydning, om man paa den ene eller paa den anden Maade naaer det, som dog egentlig er Hovedsagen, nemlig at komme til en nogenlunde rimelig Udregning af det Tilskud, som vedkommende Egne skulle give dertil, og saa længe man ikke gaar saa vidt, som det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Scharling), der ønskede en Overdragelse af Driften til Amtene, har jeg i og for sig ikke nogen Betænkelighed ved at kalde dem Amtsjernveie og ligeledes deraf udtrage den Slutning, at Amtene og vedkommende Kjøbstadkommuner bør betale en vis Del af Udgifterne. Det var jo ogsaa det sidste Resultat, Udvalget var kommet til i Fjor, og den Forstjæl, som har været anført her mellem de nu og de i Fjor projekterede Bidrag fra Egnene, er vistnok ikke saa betydelig, som man har villet gjøre den til, idet den større Udgift til Expropriation formindskes en Del derved, at den Udgift, som skal gjøres til Anlægget, jo ved Betalingsmaaden bliver endel formindsket. Det er ikke let nysigtigt at se, hvilken af disse Udgifter der bliver størst, men jeg tror dog nok, at Kommunerne efter det Forslag, der foreligger nu, komme til at betale noget Mere end efter det Forslag, der blevillet i Fjor. Smidertid er der et andet Spørgsmaal, som forekommer mig at være af større Betydning, og det er, hvorvidt det er rigtig, at man gaar over fra den lettere Jernbanebygning til den allerletteste. Hensigten dermed er jo tydelig nok, nemlig at bringe Befolkningen ned til det mindst Mulige, men det forekommer mig dog ogsaa, at det vil være nødvendigt at vore Fordelene og Mangleterne rigtig mod hinanden. De Hovedfordringer, som man jo bør stille til en Jernbanebefordring, er Hurtighed og Sikkerhed. Nu skal det ganske vist ikke være sagt, at vi hidtil have drevet det meget vidt i Hurtighed ved vore Jernbaner her, men ved Ltogene gaar det dog saa nogenlunde, og med Hensyn til Sikkerhed tror jeg, at Danmark staar som et meget lysende Exempel paa en sikker Jernbanefart. Betragte vi imidlertid de Jernbaner, som der her er Tale om, maa det vistnok erkjendes, at de i disse Retninger lade en Del tilbage at ønske. Maximumsfarten angives til 3 Mil i Timen, men man vil dog ikke garantere mere end  $2\frac{1}{2}$  a 3