

bygget, altsaa ikke i Stand til at betjene den Krasit, der er paa dem, medens der vistnok er flere Baner, som kunde været byggede betydeligt lettere, hvorved der altsaa vilde kunne være sparet en hel Del til Fordel for det nye Anlæg. Selv ved den sydyndste Lørbane, som man saa tit har klaget over når bygget for let, har jeg ikke set synderlige Ulemper af Bygningsmaaden; det Spøsteste er, at det kan være nødvendigt at lade afgaa et Extratog eller et Tog mere om Dagen. Men især i een Henseende vil det være af Betydning at bygge lette Lokalbener, idet man saa daglig kan føre flere Tog paa dem; thi to Tog daglig fra hver Side er nemlig ikke tilstrækkeligt for den stedlige Krasit. Det Windstie er tre Tog; men det vil kunne forstaaes, at paa en rent lokal Bane er der Intet at bestille for tre Tog efter den Maade, hvorpaa man hidtil har bygget vore Baner. Det lettere System vil altsaa medføre en Vesparselse baade af Kapital og Kræfter; thi at kjøre med Lokomotiver, der ere i Stand til at trække et dobbelt saa stort Tog, som det er nødvendigt at kjøre med, er jo det Samme som at spænde fire Sætte for en Vogn, der kunde trækkes af een. Det er altsaa et unødvendigt Spild af Kræfter, og jeg kan derfor ikke være Andet end meget tilfreds med, at man vil bygge Banerne baade lettere og billigere end hidtil, idet jeg tror, at disse Baner i det Hele ville være i Stand til at tilfredsstille de Krav, der med Billighed kunne gjøres til dem, samtidig med, at man sparer Kapitaler, som da kunne komme andre Egne til Gode. — Jeg kan paa en vis Maade være enig med det ærede Medlem for Sorø Amts 3die Valgkreds (Tauber) i, at man burde se snarest mulig at komme i Besiddelse navnlig af de sjællandske Baner, men jeg tror, at det er ligesaa nødvendigt, ja fuldt saa nødvendigt for Staten at komme i Besiddelse af et Par af de private Baner i Sylland; jeg sigter her nærmest til Randers-Oreanaa og Silkeborg-Herning Banen. For den første Banes Vedkommende er det bekendt, at den for Diebliffet er i finansiel Henseende uheldigt tillet, og jeg skjønner ikke rettere, end at Staten er ligefrem nødt til at kjøbe den, idet det dog vilde være uforvarsligt, om Staten lod et privat Pengeinstitut tage Banen for en Trediedel af, hvad den har kostet at anlægge. Staten er jo interesseret i Banen med omtrent en Trediedel af de deri anbragte Kapitaler, dels direkte gennem sit Tilskud, dels indirekte gennem Expropriationsudgifterne, og det forekommer mig derfor absolut nødvendigt, at Staten kommer i Besiddelse af Banen, ligesom jeg ogsaa er af den Mening, at Silkeborg-Herning-banen, saa snart det lader sig gjøre paa nogenlunde rimelige Betingelser, bør erhverves af Staten, helst inden den fortsættes videre. Det vil være bekendt, at den Driftskontrakt, der er afsluttet med Koncessionshaveren af denne Bane, er meget ugunstig for Staten; der tabes i alt

Fald foreløbig 32 à 33,000 Kr. aarlig ved Driften, og det er et saa betydeligt Tab, at selv om man skulde kjøbe den mindre billigt, end man ellers kunde anse for rigtigt, tror jeg nok, at man vilde staa sig derved. Jeg tror altsaa, at navnlig disse to Baner burde erhverves for Staten, selv om Paabegyndelsen af de paatænkte nye Baner skulde blive udsat derved et Aar eller to længere, inden de paabegyndes. Med Hensyn til de enkelte Baneanlæg skal jeg endnu tilføje nogle Ord. Svad særlig Thistedbanen angaar, skal jeg sige, at endskjøndt jeg ikke har forandret min Mening om Betydningen af at give denne Bane en anden og vestligere Retning, var det dog under en Forudsætning, der ikke synes at skulle holde Stik, nemlig at Arbejderne til Sikkring af den Del af Søavlysten, som den vilde komme i Nærheden af, maatte gaa rastere frem, end det nu ser ud til, at de skulle. Men man maa da ogsaa give Afkald paa den meget store Fordel, der vilde naas ved at sætte disse to Ring i Forbindelse med hinanden, saa vel som den større Nytte, som Banen der vilde gjøre. Men da det nu neppe lader sig gjøre, skal jeg ikke komme nærmere ind paa dette Spørgsmaal. Jeg skal blot sige, at det forekommer mig, at en Banestump fra Struer til Oddefund, naar ikke Banen fortsættes igjennem Thy til Thisted, har efter min Mening ikke synderlig at betyde; thi dersom man vil skaffe sig et Dampskib til at besørge Overfarten over Oddefund, vil man i den Tid, da Fjorden er aaben, lettere kunne besørge, hvad der skal besørges med Dampskib direkte fra Oddefund til Struer, og det vil kun vare i den korte Tid, naar det engang imellem om Vinteren er tilfrosset, at det saa er lettere at gaa igjennem selve Sundet, og at det saa er nødvendigt at omlade Godsset og føre det over Land til Struer. Man maa lægge Mærke til, at selve Struer-Oddefund-Banen ikke just kan siges at komme i direkte Forbindelse med Hovedbanen; det Sted, hvor Stationen paa Havnepladsen skal ligge, ligger 15—20 Fod lavere end den egentlige Struer Station, og det er derfor ikke muligt at kjøre der op til med Lokomotiv; men man maa lade Godsvognene trække ved Hestekraft een for een. Det forekommer mig derfor ikke, at det har nogen egentlig Betydning at anlægge dette Stykke Bane for sig, naar ikke den øvrige Thybane kan komme i Forbindelse dermed. Med Hensyn til Skive-Glyngørebanen skal jeg sige, at det er den af de her paa Lovforlaget foreslaaede Baner, som jeg tillægger den største Betydning. Det er den, der i Forhold til sin Længde betjener de fleste Interesser. Jeg kan ikke skjønne rettere, end at denne Bane nødvendigvis maa udgaa fra Skive, og jeg tror, at Sallingboerne i Almindelighed ville være bedst tjente med at komme i Forbindelse med deres egen By, i Stedet for at faae en Bane, som støder til Lørbanen et Sted Vest for Skive, hvorved man affækker sig fra