

ville Thy ved at anlægge en Jernbane fra Thisted til Aggerfund og derfra til Løgstør over Limfjorden og videre til Sobro, eller i Nærheden deraf. Et andet Forslag gik ud paa at føre Jernbanen over til Morsø ved Bildsund og derfra over Morsø til Nykøbing og Gylngøre. Begge disse Forslag fandt imidlertid megen Modstand i Thinget, og jeg kan sige en meget naturlig Modstand, fordi de ogsaa efter min Overbevisning paa ingen Maade vilde fyldestgjøre de Forventninger, man paa de paagjældende Steder har haft om at blive indlemmet paa en hensigtsmæssig Maade i det jydsk Jernbanenet. Den ene af disse Baner, nemlig den fra Thisted over Løgstør til Sobro, vilde, hvis jeg ikke husker meget feil, blive 10 Mil længere end Jernbanen fra Thisted over Oddefund til Struer, og det vilde være en lang Omvei til Endepunktet, som i de fleste Tilfælde vil være Gbjerg, thi det er jo væsentlig Transport af Kreaturer og Trafik, der her er Tale om. Jeg tror, det er meget indlysende, at en saadan Afhjælpning af det Savn, der er tilstede, vilde være i højeste Grad usuldfølgelig. Det andet Projekt vilde heller ikke være tilfredsstillende, thi det vilde kun være en lille Del af Thy, der vilde faae væsentlig Nytte deraf, og i det Hele vilde Driften der være af en ganske abnorm Vækkelse, idet man fik en Bane, der paa en kortere Strækning maatte inddeles i tre Sektioner, hver med sit Materiel og Personale, nemlig et Stykke fra Thisted til Bildsund, et Stykke over Morsø, og et Stykke over Salling og igjen Sydpa. Jeg er altsaa ogsaa i denne Henseende ved mit Forslag om Thisted-Struer Banen vendt tilbage til det, der var det oprindelige Forslag. — Med Hensyn til Hæringsbanen har der jo været Spørgsmaal om at naae Vestbanen enten ad den nærmeste Vej lige i Vest eller i Sydvestlig Retning eller i en endnu Sydvestligere, næsten sydlig Retning. De Planer, der ere gaaede ud paa at lægge Banen i Sydvestlig eller Syd Sydvestlig Retning, ere fremfattede væsentlig af Hensyn til de hidtil temmelig udyrkede og ubeboede Strækninger, som den vil kunne komme til at berøre, idet man har troet, at saa var Betingelsen tilstede for en noget hurtigere Kultur og Opkomst af disse Egne. Jeg vil tilstaa, at jeg hører til dem, der ikke tro, at det er hensigtsmæssigt — for at jeg skal bruge et kort Udtryk — at opdyrke Heber eller fremkalde Kultur ved Hjælp af Jernbaner. Jeg tror, at man maa i det Mindste først lægge an paa at anbringe Jernbaner paa de Steder, hvor Forholdene allerede ere saa udviklede, at der er Udsigt til en rimelig Trafik for Banerne. Følgende dette Princip, har jeg i Overensstemmelse med, hvad der er foreslaaet af Ingeniøerne, troet det rigtigt at føre Jernbanen ad saa kort en Vej som muligt til et Punkt paa Vestbanen, idet man dog har søgt at boie den noget efter de ikke behyggede Steders Vælgelighed. Døvebehjælpningen med denne korte Vej har været

den at naae Vestbanen nogenlunde saa hurtigt som muligt og berøre en saa befolklet Egn, som man i det Hele kan finde paa disse Steder. — Med Hensyn til Reglerne for Anlæget af disse Baner var man i det andet Thing i det Hele enig i, at ligesom de bleve anlagte ved Statens Foranstaltning, saaledes skulde der fra de paagjældende interesserede Egenes Side ydes et Bidrag til Omkostningerne derved. Det, man ved Forhandlingerne i det andet Thing ifjor blev enig om at anse for et passende Bidrag, er optaget i dette Forslag. Det er noget forskjelligt fra, hvad jeg oprindeligt havde foreslaaet; men jeg har ikke havt Betænkning ved at gaa ind derpaa, da det i alt Fald nærmer sig dertil. Det Bidrag, der skulde ydes af de paagjældende Egne, er sat lig med den Erstatningssum, der af Staten udredes for den bestående Afstaaelse af Grunde og Eiendomme i Anledning af Jernbaneanlæget, dog saaledes, at Summen ikke overstiger 75,000 Kr. pr. Banemil. Indenrigsministeriet er det forbeholdt at foretage Fordelingen dels mellem Kjøbstad og Land og dels mellem de forskjellige Amtsaabskudse, for saa vidt Jernbanen berører flere Amter. Fordelingen mellem Landkommunerne foregaar ved Amtsrådets Foranstaltning, efter at der er indhentet Betænkning fra Sognekommunerne, med Udgang til at erholde Indenrigsministeriets Afgørelse, for saa vidt der ikke opnaas Enighed derom. Det Bidrag, der skal udredes, skal kunne ydes ved Udstedelsen af 4 pCt. Rente bærende Obligationer med Afbetaling i 28 Aar, idet man har villet lette de paagjældende Kommuner Bestridelsen af Udgifterne, som det maaste vilde blive for strengt for dem at udrede med kontante Bidrag i kortere Tid. I Lovforslaget er der ivoerigt givet Bemyndigelse for Regeringen til at træffe Overenskomst med Aktieselskabet for den Syd-Sjænske Jernbane om Overtagelse af Driften af Faaborg-Ringe Banen, for saa vidt den maatte blive anlagt. Den Beføstning, der vil være forbunden med disse 4 Anlæg, andrager samlet 7,659,000 Kroner, og føjer man dertil Beføstningen ved Erstatning af Grund og Eiendom og Omkostninger ved Tilsyn ved Banernes Drift, Goldgødtjørelse osv., løber den samlede Sum op til lidt over 10 Millioner Kroner, hvilket imidlertid, fordelt paa et længere Tidsrum — Banerne ere bestemte at skulle være færdige den 1ste Juli 1882 — ikke synes at have nogen Betænkning med Hensyn til Udredelsen af det Beløb, der skal udbetales af Statskassen. Af dette Beløb er der forlangt allerede for næste Finantsaar den temmelig betydelige Sum af 2 Millioner Kr. Dette er ikke grundet paa den Forhaabning, at man kan komme til at bruge en saadan Sum til Arbejder, selv om Loven skulde blive vedtagen, da Arbejderne ikke kunne skide saa hurtig frem, men Grunden, hvorfor man har forlangt en saa stor