

lysten, vil den først have fuldført sit Jernbanenet i Sjælland, bestaaende af tre Iverbaner og den østlige og vestlige Længdebane. Der er derhos ogsaa andre Grunde, som tale for ikke at fordre Bidrag fra Kommunerne til det her omhandlede Banestykke. Den Bane, som for privat Regning er anlagt fra Silkeborg til Herning, er jo kommen til Stede med meget betydelige Opoffelser saavel fra Kommunen som fra private Mænds Side, og der skal endnu for de følgende 5 Aar udredes af Ringkjøbing Amt 2,000 Kr. aarlig og af Hammerum Herred i Alt 27,000 Kr., fordelte paa fem Aar, som Bidrag til Banens Drift. Men uden Hensyn dertil formener jeg, som anført, at dette Banestykke naturligtvis maa betragtes som en Del af Statsbanenettet. — Den tredje Bane, som ligeledes forekommer mig burde anlægges for Statens Regning, er Banen fra Struer til Oddegrund, fordi den er en naturlig Afslutning paa den nordlige Iverbane, paa det Punkt ved Limfjorden, hvor Vestlængdebansen bør bringes i Forbindelse med den nordvestlige Del af Sjælland, saaledes at dette kan føres ind i Statsbanenettet. Men naar de saaledes ommeldte Anlæg ere udførte, vil jeg tro, at de egentlige Statsbaneanlæg bør betragtes som afsluttede. Spørgsmaalet bliver da om, hvorledes der skal gaas frem med Hensyn til Anlægget af de sekundære Baner. Jeg kalder dem Amtsbaner, fordi det i det Hele taget forekommer mig rigtigst at gjøre den Betragtning gjældende, at Jernbaner ere Nutidens Landeveie, og at det derfor er naturligt, naar der er Spørgsmaal om, hvorledes disse skulde anlægges, at der da følges den Tradition, de ældre Regler, hvorefter Veianlægene her i Landet ere fæte. Jeg skal naturligvis her strax bemærke, at Jernbanerne foruden dette at være Veianlæg tillige have en industriel Karakter, som særlig fremtræder ved Jernbanernes Benyttelse, og at de tillige adskille sig fra de sædvanlige Veianlæg ved deres større Kostbarhed. Dertil vil der altsaa være at tage Hensyn, naar man vil overføre det ældre Veianlægssystem paa de sekundære Baner. Det forekommer mig nu at være meget vigtigt, at en Regel fastsættes, som kan være anvendelig i alt Fald i en længere Fremtid paa de Baneanlæg, som om kortere eller længere Tid bør foretages, men som ikke ere optagne her i Lovforslaget; thi det er jo temmeligt vilkaarligheds at vælge den enkelte sekundære Bane, som nu skal anlægges, uden at tage Hensyn til en anden Bane, som har lige saa megen Betydning som den, der optages i Loven. Det forekommer mig altsaa, at man maa søge at træffe en Bestemmelse, hvorefter man i det Hele taget vil kunne fremme de Jernbaneanlæg, med Hensyn til hvilke der allerede er opstaaet Krav, eller med Hensyn til hvilke der naturligtvis vil opstaa Krav, og i den Henseende har jeg den Formening, uden at ville gjøre noget bestemt Forslag, at den Regel, der er foreslaaet i

Lovforslaget med Hensyn til Amtsbaneanlæg, kunde være noget anderledes. Det forekommer mig, at man maa tage Hensyn til, at i samme Grad, man formindsker Kommunerne Bidrag til disse Veianlæg, i samme Grad gjør man det vanskeligt for Staten at fyldestgjøre alle de Fordringer og alle de Krav, som efterhaanden ville komme, og det forekommer mig derhos ogsaa, at det Bidrag, der er fastsat fra Kommunens Side, er ganske overordentlig ubetydeligt. Naar vi lægge Betragtningen fra Veianlægene til Grund, saa ligger det nær, at Amtskommunerne med tilhørende Kjøbstadkommuner bør udrede den hele Omkostning, som selve Veibanen koster. Ved Veibaner forstaaer jeg Tilveiebringelsen af Jordsmøntet, altsaa ogsaa Expropriationen, som jo her efter vor Lovgivning kunde indskrænkes til halv Expropriationssum, dernæst Jordarbejder, Overfløinger, Broer, Vandløb, Grøfter o. s. v. — Alt dette er Noget, hvori Jernbanerne aldeles have samme Karakter som de Veie, som det er overdraget Amtene at anlægge, medens derimod Alt, hvad der henhører til Driftsanlæg, hvortil maa henregnes Driftsmateriel, Stationer, Vægeterhuse, Telegrafer, maa bæres af den, som skal have Driften af Jernbanen, altsaa i dette Tilfælde Staten. Men nu er der en meget væsentlig Udgift, nemlig til Overbygningen, Skinner og Sveller, med Hensyn til hvilken det kan være tvivlsomt, om den bør henregnes til det egentlige Veianlæg eller til Driftsanlægget? I den Henseende vil jeg sige, at det er meget liberalt, naar man vil henregne det til Driftsanlæg; thi Skinner og Sveller paa en Jernvei kunne jo sammenstilles med de Sten, der haves til Makadamisering af Veiene; men derimod kan der paa den anden Side ansøres til Jorddel for, at Sveller og Skinner komme over paa Statens Regning, at de ere Betingelser for, at det Materiel, som Staten anskaffer, skal kunne kjøbe paa disse Veie. Jeg anfører dette, fordi, hvis man i det Hele vil gaa ind paa den Tanke at lade Kommunerne bære Anlægsomkostningerne, saa vil det medføre en meget betydelig Forstjæling, om man regner Overbygningen med eller ikke. Forholdet har hidtil været det, at slige Veianlæg indbefattet Overbygningen have udgjort $\frac{3}{5}$, medens Alt, hvad der henhører til Driftsanlægget, har udgjort $\frac{2}{5}$ af den hele Bekostning ved Baneanlægget. Lægger man derimod Overbygningen hen til Driftsanlægget, saa vil der næsten fremkomme det modsatte Forhold, saa at der kommer $\frac{2}{5}$ af Omkostningerne paa Veianlægget, og $\frac{3}{5}$ paa Driftsanlægget, og gaar man ud herfra, saa ville Kommunerne ganske vist komme til at udrede et større Beløb end det, der er foreslaaet i Lovforslaget. Der er der foreslaaet et Maximumsbeløb af 75,000 Kr. pr. Banemil, idet jo Summens nærmere Fastsættelse bevirker paa, hvad Expropriationsudgifterne i de enkelte Egne andrage. Der vil altsaa være et meget stort Spillerum. I