

nogle Egne have Expropriationsudgifterne ikke udgjort 50,000 Kr. pr. Mil, medens de i alt Fald i en enkelt Egn — jeg figter navnlig til Dønsø-Svendborgbanen, hvor der rigtignok var særkelig Forhold, tilføiede — have udgjort ikke Mindre end 140,000 Kr. pr. Mil. Der er altsaa en meget betydelig Forffjel paa, hvad Staten kommer til at bære i det ene eller det andet Tilfælde, ligesom jo ogsaa Kommunernes Bidrag derefter vil variere i høi Grad; men ved at gennemgaa Regnskaberne over Anlægsomkostningerne for forffjellige Baner har jeg fundet, at man vil kunne ansætte den Udgift, som saaledes vil blive paalaagt Kommunerne, dersom man lader dem bære selve Veianlægsudgifterne, men betragter Overbygningen som en Del af Driftsanlaget, til imellem 100,000 og 120,000 Kr. pr. Mil, paa de lette, bredsporede Baner. Kommunerne ville altsaa paa denne Maade komme til at bære noget Mere, end hvad her er foreslaaet; men ved Siden deraf forekommer det mig, at det vilde være billigt, at det Beløb, som saaledes skulde tilflydes fra Kommunernes Side, ikke blev forrentet eller afdraget i et Tidrum af 28 Aar, men at der af dette Beløb blev svaret 4 pCt. Rente til Statskassen i f. Ex. 15 Aar, idet man vel tør antage, at Banerne efter 15 Aars Forløb vilde kunne være oparbejdede til en saadan Værdi, at de selv kunde bære Renten af den Kapital, som var bragt i dem. Om man nu vil sætte dette Tidrum længere eller kortere, maa jo naturligvis være Gjenstand for nærmere Overveielse; men jeg tror, at det vil være rigtigt strax at fastsætte et noget større Bidrag fra Kommunernes Side, selv om man vil lette dem Udveidelsen af Tilbagebetalingen, og ikke lade den vedvare i en saa lang Række af Aar, som det er foreslaaet i Lovforslaget. Derved vil man maasse ogsaa bidrage til, at der ikke bliver stillet den Mængde Krav til Statskassen, som nødvendigvis vil fremkomme i stærkere og stærkere Forhold, jo lettere det bliver for Kommunerne at komme i Besiddelse af dette Gode ved Statskassens Hjælp. De Anlæg, om hvilke der senere bliver Spørgsmaal, ville desuden, hvis man ikke giver en ensartet Regel, have overmaade vanskeligt ved at komme frem. Jeg tror, at man omtrent med Rette kan sige, at for hver Bane, der bliver anlagt her i Landet, tabes der en Talsmand for Anlægget af den næste Bane; i det Mindste have vi set, at hvor der tidligere har været Spørgsmaal om Jernbaneanlæg, har den bekendte Pilebundstheori gjort sig stærkt gjældende, og vi kunne ganske vist takke denne Theori for, at vi have faaet anlagt saa mange Jernbaner. Derfor holder jeg meget paa, at man netop i Kommunernes egen Interesse skulde lade dem bidrage noget Mere strax, men saa paa den anden Side give en Regel, hvorefter man kunde rette sig ved sekundære Baneanlæg. Vi have jo foreliggende en stor

Mængde Begjæringer om og Forslag til saadanne Baner, og naar der i dette Forslag er foreslaaet to eller tre saadanne lokale Baner, saa kan det, uden at jeg paa nogen Maade skal sige et Ord imod, at det er meget rigtigt, at de ere somne frem, ikke overses, at der er andre Baner, der ere bragte i Forslag, som omtrent staa med det samme berettigede Krav som dem, der her ere bragte i Forslag. Jeg har allerede nævnt Skive-Glyngøre Banen, og jeg skal nævne Dobro-Løgstør og Lange-Silleborg Banen. At finde Forffjellen mellem Lange-Silleborg Banen og Faaborg-Ringe er meget vanskeligt; men i alt Fald vil der Intet være til Hinder for at fremme de Anlæg, som ere foreslaaede i Loven, naar der samtidig dermed gives en Udfigt til, det vil sige en rimelig Forventning om, at ogsaa de andre kunne komme i Betragtning. Jeg skal derefter tillade mig at yttre et Par Ord om de i Forslag bragte Baner. Jeg skal i den Henseende henholde mig til, hvad jeg allerede har sagt om Banen fra Herning til Skjern med Hensyn til, at det forekommer mig, at det var det Letteste at betragte den som en Statsbane, ikke som en Kommunebane; men jeg tillader mig tillige med Hensyn til Retningen af denne Bane at henstille, om det ikke ved nærmere Overveielse skulde findes, at den Linie, der er bragt i Forslag, nemlig Linien, der gaar fra Skjern over Varde, opfløjer Chausseen ved Videbæk og derpaa gaar i nordlig Retning ind til Herning, ikke bør staa tilbage for den sydlige Linie, Skjern-Borris-Ribet-Arnborg-Herning. Den sidste, den sydlige Linie gaar paa et Stykke gjennem en efter min Mening fuldt saa frugtbar Egn som den nordlige, og den har — og derpaa lægger jeg egentlig mest Vægt — et østlig Sving hen til Arnborg, hvorved Forbindelsen mellem denne Linie og den østlige Bane paa den letteste Maade kan tilveiebringes over Brande-Udum til Løsning, en Linie, som man ogsaa tidligere har paataent, og som, det forekommer mig, er at foretrække for den Linie, der har været omtalt i Folkethinget, nemlig Linien Herning-Ålgod til et Punkt Nord for Veile. — Med Hensyn til de fnytte Baner er jeg fuldstændig enig i, at Ålsens-Tommerup Banen er en meget heldig valgt Linie, og en Linie, der ganske vist har Udfigt til at forrente sig. Med Hensyn derimod til Banen Ringe-Faaborg er det jo foreslaaet, at denne Bane skal anlægges og drives af det sydfynske Jernbaneselskab. Det forekommer mig at være et meget indviklet Forhold, som jeg ikke paa nogen Maade kan anføre for heldigt. Vi have jo nu, som jeg nylig har nævnt, en Bane, der er anlagt af en privat Mand, og som drives af Staten, nemlig Silleborg-Herning Banen. Med Hensyn til denne Bane har Staten maattet forbeholde sig at kunne paalægge vedkommende Eier af Banen at gjøre de Forandringer eller de Udvidelser etc., som af Hensyn til Drif-