

lig Bygningsmaaden af Jernbanerne. Det ærede kongevalgte Medlem, som før havde Ordet, yttrede nogen Lovtol om, hvorvidt Udvalget var slaaet ind paa den rette Vej. Han antog, at Udvalget var gaaet noget længere med Hensyn til Letheden af Bygningsmaaden end heldigt; men denne Anskuelse delte den ærede Ordfører ingenlunde, idet han sluttede sin sidste Udtalelse med, at til den Trafik, som kan ventes paa de Baner, som omhandles i det foreliggende Lovforslag, er den af Udvalget foreslaaede Bygningsmaade mere end tilstrækkelig stærk. Naagtet denne den ærede Ordførers Udtalelse kan den Betænelighed, jeg nærer ved den foreslaaede Bygningsmaade, ikke vige. Jeg er fuldkommen enig med det ærede Udvalg i, at man maa søge at komme bort fra den kostbare Bygningsmaade, man har fulgt ved Anlægget af de første Statsbaner; en saadan Bygningsmaade behøves ingenlunde ved de Baner, som ere Gjenstand for nærværende Forslag, men jeg tror, at den ærede Indenrigsminister har truffet det Rette i sit oprindelige Forslag ved at foreslaa, at Banerne skulde bygges efter det samme Princip, som Vestbanen og Sydbanen i Sylland ere anlagte efter. Naar der skal foretages Besparselser af Anlægs kapital, saa maa disse Besparselser jo naas ved flere forskellige Poster. Det er Underbygningen og Overbygningen, det er Hegn og Dverkfjærlser, og det er endelig Stationsbygningerne, hvorpaa man kan spare. At man sparer ved Stationsbygningerne paa disse Baner, finder jeg fuldstændig rigtig, navnlig hvad Persontrafikken angaar. Man behøver ikke her nogen luksus Udstyrelse af Lokalerne, og der er ikke Grund til at vente, at Amtsrepartitionsjondene skulde have særlig lyst til at give Penge ud i denne Retning. Men hvor man ikke bør spare Noget ved Stationsbygningerne, er ved Puthusene og Bævebygningerne, som bør anlægges saa store og saa solide, som Trafikken gjør det nødvendigt. Med Hensyn til Overbygningen skal jeg gjøre mindre Indvending imod, at der spares ved Anvendelsen af lettere Skinner, thi kommer man til den Overbevisning, at Trafikken fordrer stærkere Underlag, kan man jo successive ombytte dem. Men det Færlige ligger i, at Besparselsen skal søges og nødvendigvis maa søges i Underbygningen. Der kommer først Kurveforholdene og dernæst Stigningsforholdene i Betragtning. Man vil ved disse billige Baner nødvendig gaa til stærke Kurver og forholdsvis stor Stigning, men udviller Trafikken sig nu i høj Grad, og kommer man senere, belært af Erfaringen, til den Overbevisning, at der maa gjøres Noget for at imødekomme Trafikkens Fordringer, er man ude af Stand dertil uden ved aldeles at ombygge Jernbanen. Der er ogsaa med Hensyn til Underbygningen omtalt, at der kan spares ved Brobygninger og ved de Vandledninger, som skulle føres under Banen, og det er særlig antydet i den ærede Indenrigsministers Skrivelse, at en

saadan Besparselse kan opnaas ved at anvende Rør i Stedet for Stenkister og ved at anvende Træmateriale ved Brobygninger. Begge Dele forekomme mig betænelige. Rørledningerne vil der uansetlig kunne gives den Størrelse, at de ved indtrædende Tøbrud og stærk Vandflod vilde være i Stand til at aflede Vandet fra de tilgrændsende Jorder, og hvad angaar Træmateriale til Bygningen af Broer, synes det mig noget besynderligt at ville gaa dertil nu, hvor man, belært af Erfaringen om, at Træ bragt i Forbindelse med Jord, ikke holder længe, er kommen til overalt at anvende Sten og Jern ved Brokonstruktioner. Man kan ganske vist opnaa en øjeblikkelig Besparselse, men det er et stort Spørgsmaal, om man ikke senere vil komme til at fortryde denne Besparselse, idet en Reparation sandsynligvis vil medføre en hel Ombygning. Et andet Punkt, med Hensyn til hvilket der er hentydet til, at der kan spares, er Hegnene. Der maa jeg fuldkommen tiltræde den Anskuelse, som er udtalt af den ærede Landsthingsmand, der sidst havde Ordet. Saaledes som vore Agerdyrkningsforhold ere her i Landet for Diebliffet, og som de sandsynligvis ville holde sig i længere Tid, tror jeg ikke, at det vil være fuldkommen forsvarligt at tilføde Bygningen af Jernbaner, uden at der ved disse anbringes Indhegninger og saadanne Indhegninger, som ere i Stand til at hindre løsgaaende Kreaturer fra at komme ind paa Banen. Den hele Udgift til Hegn vil desuden for Jernbanerne ikke blive af nogen overdreven Betydning og vil i de allerfleste Tilfælde jo kunne indskrænke sig til det første Anlæg, idet man i det Mindste paa Fyn vil være i Stand til at anvende Ejern til Indhegning i Stedet for det kostbare Lægteværk og Staaltraadshegn. Hvis det ved Lov kunde blive fastsat, at disse Jernbaner kunne anlægges, uden at der anbringes Hegn omkring dem, saa tror jeg, at de paagrændsende Lødsieiere de allerfleste Steder og navnlig paa Fyn ville blive nødsagede til selv at anbringe Hegn mod Jernbanen for ikke ved deres Kreaturer at afstedkomme Ulykker paa Trafikken eller selv paaføre sig betydelig Skade. Jeg maa, efter hvad jeg her har tilladt mig at anføre, henstille til det ærede Udvalgs nærmere Prøvelse, om der ikke er nogen Betænelighed ved at gaa til en saa let Bygningsmaade, som her er foreslaaet af det. Var der nogen Bane, hvor jeg tror man kunde bruge den lette Bygningsmaade, saa var det netop den Banestrækning, hvor Udvalget, jeg veed meget godt af hvilke Grunde, har foreslaaet at bruge den, som er anvendt ved Vestbanen, nemlig Strækningen fra Herning til Skjern. Der tror jeg nok, at man kunde slutte sig til den ærede Ordførers Udtalelse, at den lette Bygningsmaade vil være fuldkommen tilstrækkelig for den Trafik, som vil komme til Stede paa denne Bane.