

foretage i Udlandet ved Dveringenieuren, synes mig rigtignok ikke at være ganske tilstrækkelige til, at man med Beroligelse kan gaa over til Bygningen efter det System, som her foreslaas. Det siges, at Dveringenieuren har foretaget en Reise i Udlandet, men det Udbytte, som denne Reise har ført til, faar man ikke nogen Oplysning om. Der meddeles en Oversigt over Banestumper inde i Østerrig-Ungarn, — Banestumper, siger jeg, fordi der her er Tale om Baner, der ere under 1 Mil eller i ethvert Fald kun meget lidt over 1 Mil —; men der siges udtrykkelig om denne Oversigt, at den er taget ud af et tydst Skrift. Der tror jeg nok, man maatte ønske, at den vedkommende Dveringenieur havde foretaget sine Undersøggelser noget grundigere, og at man altsaa i de Lovforslaget ledsagende Bemærkninger kunde have Meddelelser, der vare mere tilforladelige. Jeg forstaar ikke, hvorfor man udelukkende skal søge sine Oplysninger fra Østerrig-Ungarn eller Sydskland. Man vil vel nok i dette Stykke med nogen Beroligelse kunne søge Veiledning hos vore Naboer. Man har i det Mindste i Sverrig og Norge bygget Baner, der med Hensyn til Udgifter, Renteudbytte og Bygning i det Hele ville vise sig meget heldigere end de, der ansøres her i Betænkningen til Lovforslaget. Jeg vil saaledes nævne Samar-Namot Banen i Norge, der er bygget med en Skinnævægt af 37  $\mathcal{H}$ , hvor Farten er  $4\frac{1}{2}$  Mil i Timen, hvilken Bane er bygget for 291,000 Kr., Alt iberegnet saavel til Expropriation som til Materiel, eller f. Ex. Samar—Glevrum Banen i Norge med en lignende Bygning, der er anlagt for 276,000 Kr. og deri er tillige indbefattet Udgifter til Hegn, som man mener her at kunne udelade. Der er f. Ex. af svenske Baner Kjøping—Uttersberg Banen med en Skinnævægt af 36  $\mathcal{H}$  og Lokomotiver à 12 Tons, der er bygget for 164,000 Kr., Alt iberegnet, og som i de senere Aar har givet et Udbytte af 5 pCt. Saaledes vil der kunne nævnes flere Baner, om hvilke man ikke, da der her meddeles Oplysninger fra Udlandet, fra Dveringenieuren faar Noget at vide samtidig med de andre Baner, og det maa dog indrømmes, at de ville vise meget heldigere Resultater end de Exempler, der ansøres. — Hvad angaar det Udbytte, man formentlig vil kunne vente ved disse her foreslaede let byggede Baner, maa det vel ogsaa indrømmes, at det Resultat, som Ministeriet er kommet til i sin Beregning, ikke er noget meget tilforladeligt Resultat. Naar f. Ex. Tommerup—Alsens Banen med en Længde af  $3\frac{1}{2}$  Mil skulde give en Indtægt af 24,000 Kr., altsaa akkurat den samme som Tommerup—Faaborg Banen, der er  $5\frac{1}{2}$  Mil, og naar begge disse Baner skulde give akkurat samme Udgift, saa vil man nok se, at det er en meget rund Slutning man er kommen til. Der er heller ikke, hvad man særlig maatte ønske, en Beregning over den store Til-

førsel, som disse mindre Baner ville tilføre Hovedbanen. Man har fra 1871—1872 Oplysninger fra Silkeborgbanen, idet Indtægten var 59,000 Kr. for selve Banen, medens den tilførte Hovedbanen 74,000 Kr. Jeg mener, at det er en Sag, som maatte komme særlig i Betragtning overfor disse Baner, da dette enkelte Exempel viser, at det har stor Betydning for Hovedbanerne. Jeg forstaar derfor ikke, hvorfor Ministeriet ikke har kunnet give fylldigere, mere omfattende Beregninger til Bedømmelsen af denne Sag. Ligeledes foreslaar Ministeriet, at der bevilges 35,000 Kr. pr. Mil til Materiel. Det maa ganske sikkert anses for overordentlig høit. Den ærede Minister sagde ogsaa som Begrundelse heraf, at det er ønskeligt, at Administrationen paa dette Punkt har fri Raadighed over Midlerne, men det er jo et saa almindeligt Ønske, at der vel ikke kan tages særligt Hensyn dertil. Ministeriet ønsker jo i alle Retninger i Alt, hvad der angaar Banerne, at have fri Raadighed baade med Hensyn til Lønninger, Tillæg til Embedsmænd osv. Man kan jo drage en Sammenligning med lignende Baner i Udlandet f. Ex. Sverrig. Der har man ikke brugt Mere end omtrent 27,000 Kr. pr. Mil, ja, der er endogsaa Baner, hvor man er gaaet ned til omtrent 10,000 Kr. pr. Mil. Jeg vil derfor anse det for en overordentlig stor Fordring, som Ministeriet har stillet med Hensyn til Materiellet. Man maa jo ogsaa her huske paa, at, naar man beholder det normale Spor, vil man være i Stand til at bruge ældre, lettere Bogne, maaſte tilbels ogsaa Lokomotiver, og under alle Omstændigheder vil det være meget let efterhaanden at forpge Materiellet, hvis det skulde være nødvendigt. Jeg skal ogsaa minde om, at, naar man gik til Bygning af Banerne paa Fyen, til Alsens—Faaborg og vel ogsaa til Bogenſe, vil der ikke være Tale om Banestumper, men om en samlet Banelængde paa 15 Mil. Man vilde der komme til et meget billigt Resultat ved Anvendelse af ældre Materiel. Ministeriet har jo ansørt, at med disse kortere Baner vilde Udgifterne til Materiel være forholdsvis betydelig. Det er ganske vist; men saa maa man vel ogsaa i Analogi dermed tage Hensyn til, hvor der er Tale om Bygning af en større Bane, at man gaar fra det Spor, der hidtil er benyttet paa Banen, da det ellers ikke vil være heldigt for Omlæsningen og ogsaa, hvad jeg maa omtale, kan medføre Bestadigelse af vedkommende Bane. Naar man tænker paa den Trafik, der væsentlig vil blive paa vore Baner, saa vil der blive en temmelig stor Trafik f. Ex. af Drainrør, Tagsten, Mursten og Løv. Saadanne Ting ville lide ikke saa lidt ved en Omlæsning, og det vil i en væsentlig Grad bevirke, at man ikke benytte Banerne i saa stor Udstrækning som ellers. Det vil jo ogsaa, som her berørt, være en Indvending, at man kommer til at have et særegent Materiel paa disse