

en Del Bekvemmeligheder, som høves ved de andre, og det vil være yderligere trykkende for Befolkningen at vide, at den skal give et stort Tilskud, medens i ethvert Fald Folk, der bo nogle faa Mile fra dem, ikke have givet Noget i Sammenligning dermed, og man desuagtet skal have meget ringere Baner, end disse have faaet. Hvad iøvrigt hele det nye System angaar, saa er det muligt, at det vil være nødvendigt at indskrænke de fremtidige Jernbaneanlæg for Størstedelen til at bygges efter dette System; men jeg tror rigtignok, der er enkelte Ting, man maa komme til at tage Hensyn til udover, hvad der er taget Hensyn til i Forslaget. Jeg tror saaledes ikke, det lader sig gjøre at undvære Hegn. Det kan gjerne være, det kan gaa an i Lydsland og Østerrig, eller hvor det er, man bruger det. Jeg tror ogsaa, det kan gaa an paa de jydskke Heber, hvor man kan se milevidt bort, naar Lokomotivet kommer, men jeg tror ikke ret godt, det lader sig gjøre i Egne som for Ex. i det sydvestlige Fyen. Paa de Egne, hvor man f. Ex. altid har Vogtere ved Kvæget, kunde der ikke være saa megen Fare for dets Sikkerhed; men det har man ikke paa Fyen. Der slaar man, i alt Fald paa en vis Tid af Aaret, Kvæget løs og lader det gaa indfor de indhegnede Marker. Hvis man intet Hegn vil bygge, saa vil det altsaa være aldeles umuligt for de Lodsieiere, der have Marker, som støde op til Jernbanen, at have Kvæget gaaende der. Man paalægger dem derved den Ulempe ved Siden af alle de øvrige Ulemper, at de frem for alle Andre maa have en særlig Bogter for deres Kvæg, og det synes mig at være et temmelig urimeligt Paalæg. Jeg tror derfor, at man maa lade en Mulighed aaben for, at der kan blive Hegn, hvad enten det nu sker paa den ene eller den anden Maade. Vil Staten ikke sætte disse Hegn, saa at de altsaa ikke komme med i det oprindelige Overflag, tror jeg, det vil være nødvendigt at give Grundeierne en saa meget større Erstatning, hvad enten det nu bliver en aarlig Erstatning eller en Erstatning een Gang for alle, saaledes at de selv kunne holde forsvarligt Hegn. Det erede Medlem, der sidst talte, gjorde gjældende, at man saae, at de irregulære Tog hjørte med Godstogs Hastighed, uden at der var nogen Fare derved; men dette taler ikke for Afskaffelsen af Hegn, thi Hegnene er der jo, enten der høres paa den ene eller den anden Maade; det kunde maasse snarere tale for, at man kunde undvære Ledvogtere. Jeg tror heller ikke, at Ledvogterne ville være saa nødvendige som Hegnene; Færdslen over Veiene vilde vel kunne gaa, uagtet der ingen Ledvogtere var, naar Lokomotivet ikke vilde spare altfor meget paa Fløiten, hvorimod jeg tror, at man dog under en eller anden Form vil komme tilbage til at sætte Hegn. Jeg kan slutte mig til, hvad der er udtalt af det erede Medlem, der først havde Ordet, nemlig til

det Ønske, at Sagen maa blive undergivet Prøvelse af et Udvalg, og skal da dertil knytte Ønsket om, at dette Udvalg vil skynde sig, at det vil arbejde paa Sagen under det Hensyn, at det var ønskeligt, om man kunde naae at komme til et Resultat i denne Samling.

Chr. Jensen: Jeg kan være enig med den erede sidste Taler i, at der er Noget, der taler for, at den Afgift, som de paagjældende Egne skulle svare til Banerne, bør nedsættes, eftersom det paatænkes at gjøre Baneanlægene en hel Del billigere, end der tidligere har været Tale om, og da de i det Hele taget bygges efter et meget lettere System. Som man vil se, er nærværende Lovforslag delt i sex Afsnit, af hvilke Banerne i de to første Afsnit foreslaas byggede med den samme Styrke som den, hvormed de vestjydskke Baner ere byggede, nemlig af 45 T's Skinner, hvorimod der med Hensyn til de andre Baner er foreslaaet en meget lettere Bygningsmaade, nemlig af 35 T's Skinner, altsaa Overbygningen bliver lettere. Jeg er enig i, at de allerfleste af de Baner, der nu ere tilbage, kunne bygges meget lettere, og det staar for mig, som om der endnu kunde gaas videre i den Retning. Det forekommer mig, at der kunde være nogen Sandsynlighed for, at disse Baner vilde kunne bygges endnu billigere, naar man ser hen til de Oplysninger, der ere givne af Overingenieuren. Man ser saaledes af denne Beretning, at Brøhlthalbanen helt nebe i Rhinpreussen, en Bane, der er anlagt i 1864, er bygget for 147,000 Kr. pr. Banemil. Nu skal det imidlertid vel mærkes, at denne Bane er en Landeveisbane, idet Skinnerne ere lagte paa Landeveien, hvor der altsaa ikke er Tale om expropriert Jord; men denne Bane er bygget med 38 T's Skinner, altsaa med sværere Skinner, end som her er foreslaaet. Hertil kommer, at det er en smalsporet Bane. Se vi nu videre i Overingenieurens Beretning, saa oplyser han, at Forstjellen imellem smalsporede Baner og Baner med den normale Sporvidde kun udgjør 5,400 Kr. pr. Banemil. Lægger man nu dertil, som foreslaaet i Lovforslaget, Expropriationsudgifterne, der udgjøre 59,000 Kr. pr. Banemil, saa vil det i det Hele taget kun blive 209,400 Kr. pr. Banemil; Anlægget vil koste, hvorimod det vil ses af Lovforslaget, at de lettere Baner her ere anslaaede til 321,000 Kr. pr. Banemil. Nu kan det jo nok tænkes, at Stigningsforholdene ved en saadan Bane, som er lagt paa Landeveien, ere noget større; men det forekommer mig dog ikke, at en Udjevning af Stigningsforholdene kan gjøre saa Meget, at Forstjellen kan gaa op til noget over 100,000 Kr. pr. Banemil. Det forekommer mig derfor, at det vil være nødvendigt at tage under alvorlig Overveelse, om der ikke endnu vil kunne bygges for en mindre Sum.