

Punkt midt derimellem. Naar det sker, skjønner jeg ikke, at Noget er foregrebet — thi det er jo ikke dermed sagt, at man ikke vil have Banen Lange-Silkeborg; tvertimod — samtidig med, at man opnaar at faae et stort Opland draget med ind i Kommunikationen og Opfyldelsen af det af mig nævnte Formaal — Hebernes Opdyrkning og Kultivering — bliver mere sandsynlig, uden at nogen anden Interesse stades derved. Hvad angaar Thylandsbanen, kan jeg ikke være enig med den ærede sidste Taler i hans Opfattelse af denne Bane. Jeg ser ikke bedre, end at alle de Oplysninger, der have foreligget — og det er ikke saa — i hvi Grad tale for denne Bane. Jeg vil ikke være imod det ærede Medlems Bane fra Skive til Slynngøre, men det er ikke nødvendigt derfor at nedlægge den anden Bane. Jeg kan i alt Fald ikke skjønne rettere, end at Thyland er en af de Egne, der have Krav paa at komme i Forbindelse med den øvrige Verden. Alt Egnen er saare uheldig stillet, saaledes som den nu har det, er indlysende. Ganste vist veed jeg, at der vil blive hjulpet Noget derpaa ved en Bane til Oddegrund, men man vil desuagtet i hvi Grad være ilde stæbt en stor Del af Aaret. Naar der tales om, at det er kun et smalt Opland, Banen vil faae, og at den derfor ikke vil kunne gjøre stor Nytte, da er jeg ikke enig deri. Der har ogsaa i den Senjærende foreligget gode Oplysninger, der vise, at det er et endogsaa temmelig stort Opland, der faar Nytte af Banen; regner man, at en Strækning af 2 Mil paa hver Side af Banen faar Nytte af den, er det omtrent 8,000 Tdr. Hartkorn, hvilket udgjør et meget betydeligt Antal □ Mil med en Befolkning af 28,000 Mennesker. Naar dertil kommer, at denne Bane er en naturlig Fortsættelse af Vestbanen, og at hele det nordvestlige Sjælland derved vil opnaa en let og bekvem Forbindelse ogsaa med Esbjerg Havn, skjønner jeg ikke rettere, end at denne Bane har gode Grunde for sig. Jeg tror heller ikke, at de Herrer, der interessere sig for Thyland, behøve at være Frygt for, at denne Bane ikke skulde komme frem, ja endogsaa komme til at staa i første Række. Skal Herningbanen imidlertid fortsættes, er der en anden Foranstaltning, som jeg mener, det vil være ønskelig at se i værfat samtidig dermed, nemlig Kjøbet af Herningbanen, som Staten jo nu driver med betydeligt Tab. Den kan ikke drives billigere end for henved 20,000 Kr. pr. Mil, altsaa omtrent 100,000 Kr. aarlig, hvoraf Staten faar erstattet henved 50,000 Kr. af Koncessionshaveren. Dertil kommer, at der er betydelige Ulemper forbundet saavel med Hensyn til Godsrepetitionen i Silkeborg, idet den paagjældende Egn kommer til at betale betydelig Mere i Fragt end ellers paa jydsk Baner — under visse Omstændigheder endogsaa 50 pCt. mere — som ogsaa med Hensyn til Persontaxterne, der ogsaa ere højere end sædvanlig, idet

Løstberegningen altid tager sit Udgangspunkt fra Silkeborg, selv om man rejser fra en anden Station paa Banen. Alt dette vil blive endnu mere iudvillet, naar vi faae et Stykke Statsbane paa den anden Side af dette Stykke Driftsbane, om jeg saa maa sige, og jeg tror derfor heller ikke, at disse Forhold bør vedblive at eksistere. Jeg har heller ikke Grund til at tro, at der skulde være nogen Banfælighed ved at faae dette Stykke Bane fra Herning til Silkeborg kjøbt for saa rimelig Pris, at det vilde være i Statens velforstaede Interesse at erhverve det. Det er dog naturligtvis kun min personlige Opfattelse af Sagen, naar jeg siger, at jeg tror, det vil kunne lykkes den ærede Indenrigsminister at faae det kjøbt, naar han sætter Kraft derpaa; men i og for sig tale vistnok alle Grunde for, at det søges, naar Kjøbet kan ske paa en for Staten og de paagjældende Egne lige fordelagtig Maade. — Efter at have fremsat disse Bemærkninger, dels om de enkelte Baner, dels om Maaden, hvorpaa Pengene skulle tilveiebringes, skal jeg kun endnu en Gang fremhæve, at det vilde være urigtigt, om Ringkjøbing Amt, fordi Banen kommer til at berøre et Hjørne deraf, selv om Banen bliver gjenneगाende, skulde betale — saavidt jeg skjønner — over 300,000 Kr. foruden Expropriationsudgiften; men, som sagt, jeg antager ikke, at det skal møde uovervindelige Banfæligheder at faae dette ændret. Hvad selve Anlægsmaaden angaar, kan jeg ikke skjønne bedre, end at efter de Oplysninger, der foreligger her, maa det lettere System være baade muligt og brugbart. Det er muligt, at det ærede Medlem fra Alsens (S. Heberfen) kan have Ret deri, at det i Fyen vil være nødvendigt at sætte Hegn. Jeg er saameget mindre bange derfor, som det er mig bekendt, at Lendvighbanen bygges paa denne Maade, og vi altsaa rimeligvis, inden vi fortsætte med at anlægge Baner efter dette System, ville faae Erfaringer deraf, for ikke at tale om, at man har gjort Erfaringer i den Retning i Udlandet. — Hvad angaar Udgiften af 2 Millioner Kr. aarlig til Jernbanebygning, kan jeg ikke anse den for at være for stor. Vi have tidligere bygget for omtrent 4 Millioner, ja undertiden endog derover. Jeg tror, at disse Penge ere vel anvendte, og ses der hen til, at Materialet nu er billigt, og at der er Overflod paa Arbeidskraft, tør man vel ogsaa deraf hente Momenter for, at denne Sag nu maa kunne blive moden til Afgjørelse, og det vil jeg haabe, den maa blive. Med disse Bemærkninger skal jeg anbefale Lovforslaget til videre Fremme.

Scharling: Da det Lovforslag, der nu foreligger, i alt Væsenligt er det samme som det, der forelaa ifjor, skal jeg ikke trætte Thinget ret længe med mine Udtalelser, da jeg i det Væsenlige kan henholde mig til, hvad jeg dengang ved Sagens første Behandling udtalte. Og jeg ska