

tilstrækkelig tilkjende, at man sluttede sig til det af Regjeringen foreslaaede Anlægssystem, saa skal jeg dog dertil sige, at jeg tror, at Udvalget i det Væsentligste i den Henseende er enigt med den ærede Minister, og jeg maa for mit Vedkommende sige, at jeg deler fuldstændig den Opfattelse, at man med Hensyn til Bygningen af mere lokale Baner bør komme ind paa et lettere og billigere Anlægssystem, og jeg vil endog sige til, at det Gneste, som har forsonet mig med Anlægget af en Bane til Thisted, er, at denne Bane ikke bygges stærkere og kostbarere, end at den netop er i Stand til at fyldestgøre de Krav, som der med Hensyn til Trafikken paa denne Egn maa stilles til den. Jeg skal tilføje, at naar man skal anlægge et Banestykke til Oddehund, saa foretrækker jeg at gaa til Thisted-Banen. Naar jeg ikke tidligere er gaaet med dertil, var det af den Grund, at jeg ikke pinede nogen Ud sigt til, at dette Anlæg kunde føres igjennem; men da nu Forholdene synes at have forandret sig, da der synes at være kommet Stemming derfor, skal jeg erklære, at ogsaa jeg stemmer for Statsbanen, men kun under den Forudsætning, at den anlægges efter det af Regjeringen selv i Motiverne til Lovforslaget angivne System, det, som er angivet af Statens Overingenieur i det i Motiverne opførte Program for Anlægget af lette Baner. Jeg tror, at det vil vise sig i Fremtiden, at Baner, anlagte derefter, ville være fuldstændig istand til at besørge den Trafik, der kan være for saadanne lokale Baner som Thistedbanen eller Skive-Glyngørebanen eller næsten hvilken som helst anden af de paatænkte lokale Baner her i Landet. Jeg tror imidlertid ogsaa, at det maa erkjendes, at der er saa mange Steder her i Landet, der trænge til Anlæg af lokale Baner, at det ligefrem er en Nødvendighed at komme ind paa at bygge billigere, end vi hidtil have bygget; ellers vil der hengaa en altfor lang Tid, inden det er muligt at tilfredsstille endogsaa de rimelige Krav, der i saa Henseende maatte blive stillede fra de forskjellige Egne. Udgifterne kunne naturligvis paa forskjellig Maade — som det ogsaa i det af Overingenieuren angivne Program er antydet — reduceres ved Anlægget af Jernbaner, uden at man derved skader deres nyttige Anvendelse. Jeg kan saaledes anføre, at Udelabelsen af Hegn medfører en ikke ubetydelig Besparelse ikke alene for Anlægget, men ogsaa for Driften, idet man derved sparer paa Bevogtningen og ogsaa paa Expropriationsudgifterne, hvad man ellers ikke er tilbøjelig til at tro. Naar der anlægges Baner i Egne, hvor Markerne ikke ere indhegnede, vil det vise sig, at Jernbanerne ville blive billigere, hvor der ikke anbringes Hegn, end, hvor der er Hegn og dertil hørende private Led, idet man da er istand til at kunne give de Vedkommende saa at sige alle de Dverkførseler, de forlange, og derved i en me-

get væsentlig Grad formindsker Ulemperne for dem ved Dverkfjøring af deres Lørdere, hvilket naturligvis ogsaa Staten i betydelig Grad vil have Fordel af. Derved vil ogsaa den Ulempe, som er forbunden med at have et privat Led, fuldstændig falde bort for vedkommende Lødsere, som og ellers ofte, naar de stadig benytte en saadan Dverkfjørel, næsten ere nødt til at holde en Ledvogter. At Udelabelsen af Hegn er forbundet med nogen egentlig Fare, tror jeg ikke. Jeg har selv haft Leilighed til at se Arbeidstog baade i Efteraaret og ogsaa i Foraaret befare en Jernbanestrækning uden Hegn og med 10—12 Tog daglig og ligesaa stærk Fart som den, hvori der nu kjøres paa Statens ydste Vest- og Sydbane, uden at der derved afstedkommes den allerminste Ulykke eller Ulempe. Jeg tror derfor, at Faren ved Mangel paa Hegn ved Jernbaner, er langt mindre, end man er tilbøjelig til tro. Med Hensyn til Skive-Glyngørebanen skal jeg udtale, at denne Bane har altid haft min Sympathi, og jeg anser dem i Forhold til dens Længde for at ville være den af de Baner, der ville stifte betydelig Nytte. Blandt Andet har jeg imidlertid en Grund til ikke at være med til at fremme dette Jernbaneanlæg, og det er, at der synes at være opstaaet Uenighed hos de Vedkommende om, i hvilken Retning, de ville have denne Bane anlagt, og det forekommer mig derfor naturligt, at man lader dem vente saa længe, indtil det er muligt at finde en Linie, hvorom de alle kunne enes. Efter mit Skøn vil den Linie, der nu sidst er udstuffen, fra Skive Station mod Vest og derefter i nordvestlig og nordlig Retning til Glyngøre, være den heldigste, fordi den deler Salling i omtrent to lige Dele, hvorvel jeg vil indrømme, af der kan være enkelte Egne i det vestlige Salling, som ikke faae den fulde Nytte af en Bane, anlagt efter denne Linie. Men det maa heller ikke glemmes, at, flytter man Linien længere mod Vest, taber man ligesaameget mod Øst, som man vinder mod Vest, og jeg tror derfor, at en Bane anlagt efter den nu udstuffte Linie vil paa en saa fyldestgørende Maade som muligt komme Sallingboerne tilgode. Det forekommer mig nu egentlig ogsaa, at Sallingboerne, naar det kommer an paa Baneanlægget, ere noget fordringsfulde, men naar det kommer an paa at belægge deres Interesse med klingende Mønt, holde sig noget tilbage. Thi jeg skulde tage meget fejl, om ikke Skive-Glyngørebanen vil i det Hele faae fuldt saa stor Betydning for Salling som for Mors. For Mors vil den kun faae Betydning for den gjenmængaende Trafik, men for Salling ogsaa for den lokale, og det er en bekendt Sag, at den lokale Trafik udgjør den langt overveiende Del af en Jernbanes og særlig af en lokal Banes Trafik. Derfor forekommer det mig, at Sallingboerne burde yde et noget større Tilbud til Skive-Glyngørebanen, end der hidtil har været paatænkt fra deres Side.