

derfor for Sagens Skyld ønsket, at det havde været Regjeringen, der havde taget Sagen i sin Haand og forelagt et Lovforslag, og jeg tror, at Regjeringen vilde have haft tilstrækkelig Tjale dertil, navnlig i Betragtning af den Bevægelse, der er over hele Landet for at faae lokale Baner. Imidlertid er der jo nu fremkommet et Lovforslag ved privat Initiativ, og Spørgsmaalet bliver da om, hvorvidt dette vil tilfredsstille de Forbringer, som maa stilles, og om der derigjennem vil naaes det, som den ærede Ordfører for Forslagsstillerne før udtalte, at man tilføjede at naae, eller med andre Ord, om denne Lov kan siges at være en beständig og liberal Lov, som vil bidrage til at fremme vort Lands materielle Udvikling. Den ærede Ordfører udtalte idag, ligesom ogsaa da han fremsatte Lovforslaget, at han havde taget den franske Lov af 11te Juni 1880 til Forbillede, idet han dog idag tilføjede, at dette kun var Tilfældet paa enkelte Punkter. Dette Sidste er vigtigt, og det af den naturlige Grund, at de franske Forhold ikke kunne overføres paa vore Forhold; men naar man vilde give en saadan Lov, saa forekommer det mig besynderligt, at man ikke har brugt vor egen Lov af 20de Februar 1875 som Udgangspunkt og givet den de nødvendige Tilføjelser. Derved tror jeg, at man mulig vilde være kommen Løsningen nærmere. Hvad selve det foreliggende Lovforslag angaar, da har jo den ærede Ordfører udsærlig omtalt de enkelte Paragrafer, og jeg skal nu tillade mig ligeledes at komme ind paa en nærmere Omtale af disse, ja, jeg skal endog gaa lidt videre, idet jeg skal begynde med Titlen. Det er mig ikke klart, om de ærede Forslagsstillere have ment, at der skal være en bestemt Forskjel mellem Jernbaner og Sporveie. Er Meningen efter § 1 den, at man ved Jernbaner kun skal forstaa Baner, der drives ved Lokomotiver, medens andre Baner skulle kaldes Sporveie? Dette kunde der være Anledning til at tro; men dersom dette er Tilfældet, saa anser jeg det for uheldigt, og jeg vilde anse det for simplere at kalde alle lokale Baner Sporveie. Men i alle Tilfælde anser jeg de Bestemmelser, som § 1 indeholder om Lokomotivdrift som meget uheldige i en general Lov, thi det kan dog ikke være de ærede Forslagsstillere imod, at der ogsaa anvendes Dampsporvogne. Netop paa de lokale Baner spille disse nutildags baade i Tydskland, i Frankrig og andetsteds fuldt saa stor en Rolle som Lokomotiverne, og med Hensyn til Benyttelsen af dem have vi jo ogsaa hertilands Erfaring — om den end ikke er stor — nemlig ved Grubskovbanen. Saavidt mig bekendt staar der i Koncessionen for denne Bane, at Koncessionshaverne ere pligtige til at anskaffe et Lokomotiv; men dette Lokomotiv staa-

beständig i Nemtåsen, hvor det stod den Dag, da Driften begyndte, fordi Banen ikke har behøvet at ty til dets Benyttelse. Vi maa tillige med Fremtiden for Die tænke os Muligheden af, at Dampkraften kan blive ombyttet med anden Bevægkraft, f. Ex. komprimeret Luft. Jeg tror, det derfor vilde være heldigt, om der i § 1 istedetfor „Lokomotivdrift“ blev sat „Drift af Jernbaner ved mekanisk Bevægkraft.“ § 2 bestemmer, at naar der indkommer et Andragende om Koncession, skal de kommunale Myndigheders Erklæring indhentes. Det synes naturligere, om man bestemte i Loven, at Andragender om Koncession skulde sendes gennem de kommunale Myndigheder med disses Erklæring til Indenrigsministeriet. Det vilde være en lettere Expeditionsmaade. Naar det i samme Paragraf bestemmes, at Indenrigsministeren skal bestemme den paagældende Jernbanes Retningslinie og Endepunkter, de tekniske Regler for Anlæggets Udførelse og Driftmateriellets Bestaenhed, bliver jeg bange her som paa saa mange andre Omraader; thi jeg har en Følelse af, at der herigjennem indføres saadanne hemmende Bestemmelser, at det, som man vil fremme, nemlig Bygningen af de lokale Baner, ikke naas. Jeg veed ikke, om de ærede Forslagsstillere ved Udfattelsen af § 2 nærmest have tænkt paa en bestemt Type, nemlig Vemb—Lemvigtypen. Hvis jeg for mit Vedkommende skal udtale mig om den efter de Oplysninger, jeg har faaet — jeg har aldrig haft Leilighed til selv at gjøre mig bekendt med denne Bane — vil jeg sige, at jeg har Grund til at tro, at denne Type tilfredsstiller den Egn, hvor den benyttes, og jeg tror, at den ved mange Leiligheder vil kunne benyttes med Fordel, men at der ogsaa er Steder, hvor den ikke vil kunne benyttes med Fordel, og der kan da være Tale om at anvende det System, som er bragt til Anvendelse ved Grubskovbanen. Saavidt mig bekendt, har dette System ikke hidtil givet Anledning til væsentlige Klager over Mønstre. — Hvad §§ 3 og 4 angaar, skal jeg ikke nærmere udtale mig derom, idet jeg finder det fuldkommen naturligt, at der i Loven er Bestemmelse om, hvad der skal anses som nødvendig Betingelse for, at Anlægskapitalen kan siges at være tilstede. Jeg har allerede nævnt, at der i Bestemmelsen i § 2 er Noget, der for mig staar som et hemmende Baand; men ser jeg hen til §§ 10, 11, 12, 13 og 14, saa indeholde disse efter min Mening alle uden Undtagelse Bestemmelser, som gaae i samme Retning. Hvad § 10 angaar, er jeg jo isærligt i fuld Overensstemmelse med den ærede Ordfører. Ogsaa han har gjentagende udtalt den Anskuelse, at det vilde være ønskeligt, om man kunde gaa over til at bestemme, at Expropriation til lokale Baner skulde ske efter Reglerne for Expropriation til Landeveies Anlæg, for