

betMindste, man omtrent kan regne, der vil være nødvendigt for at faa et saadan Baneanlæg udført, er et Tilskud fra Statens Side af den Størrelse, som her er nævnt, nemlig 25,000 Kr. pr. Mil, og saa fri Expropriation. Jeg tror, det vil være vanskeligt at faae lokale Baner udførte, uden at der ydes en saadan Støtte. Det kommer naturligvis ikke Staten til nogen større Byrde; kun maatte det være en Selvfølge, at Staten maatte gjøre Udlæg som nu mod siden at faae disse Udlæg refunderede af de vedkommende Landsdele. — Naar det er antydet i Lovforslaget, at der særlig med Hensyn til Hegn for Banerne burde træffes visse Forsigtighedsregler, saa kan dette jo til en vis Grad være rigtigt. Smidlertid forekommer det mig dog, at efter den almindelig indvundne Erfaring fra Baner, hvor der ikke er Hegn, synes dette dog ikke at have stor Betydning, og saavidt jeg har haft Leilighed til at bringe i Erfaring, er der mange af de Lodsieiere, hvis Eiendomme ere gennemsaarne af saadanne Baner uden Hegn, som meget nødtig ville have Hegn. Man maa jo nemlig huske paa den Ulempe, det volder for de Private at skulle have Led for deres private Overkjørsler, naar der ikke er Ledvogtere; at de selv skulle lukke deres Led op og i, er forbundet med stor Ulempe for dem, og jeg er overbevist om, at de Allerfleste foretrække at være fri for Hegn og at have fri Passage over Jernbanen, og endnu er der ikke flet noget som helst Uheld paa de Baner, der ikke have Hegn. Der er allerede to saadanne, nemlig Græstedbanen og en Baneovre i Sjælland, nemlig Vemb-Lemvigbanen. Om man vil paalegge Banerne, som det blev antydet af det ærede Medlem for Randers Amts 2den Valgkreds (N. B. Senfen), at indrette deres Bræmser paa en stærkere og solidere Maade, vil vel ikke medføre synderlig forøgede Udgifter. I alle Tilfælde har dog Farten ogsaa sin Betydning; thi jo stærkere Fart, desto stærkere Bræmsen maa der selvfølgelig ogsaa til for at standse Toget, og det kan ikke være nødvendigt for en lokal Bane at føre med nogen overordentlig stærk Fart, saa Fart og Bræmsen maa staa i et vist Forhold til hinanden. — Uagtet man i flere Henseender kan være uenig i de Bestemmelser, som findes her i dette Lovforslag, og uagtet man maa erkjende Vanskeligheden ved at give almindelige Regler for Anlægget af private Baner, tror jeg alligevel, at det fortjener at paaskjønnes, at Forslaget er kommet frem, og at man kommer ind paa en almindelig Forhandling af dette Spørgsmaal. Thi jeg tror, at vi ere ikke saa nær ved Enden af Anlægget af Jernbaner hertilands, og navnlig tror jeg, at der forestaar endogaa meget betydelige Anlæg af lokale Jernbaner. Det vilde derfor være meget ønskeligt, om man kunde komme til Klarhed over, paa hvilken Maade disse Baner helst burde anlægges og drives. Jeg er nu af den bestemte

Mening, at det vilde være rigtigst, at de anlægges og drives af Private med Tilskud dels af Staten og dels, som jeg før antydede, med Tilskud til Expropriationsudgifterne af de vedkommende Landsdele. — Til disse Bemærkninger skal jeg indskrænke mig.

Sable: Den Gang, vi behandlede Forslaget om en Jernbane fra Bogenfse til Odense, hørte jeg den ærede Medforslagsstiller fra Odense (Koch) kalde denne Bane en tertier Bane, og det overraskede mig; thi skjøndt jeg, ligesom en anden æret Taler, ikke kan se, at der er nogen sikker Grændse mellem Udtrykkene „tertier“ og „sekundær“, kunde jeg dog i hvert Fald ikke rigtig forstaa, at en Bane fra Bogenfse — altsaa fra en Havn, der slutter sig til en Statsbane, skulde kunne kaldes en tertier Bane. Saa maatte man tænke, at der var nogle særegne Forhold ved Formen for Anlægget, der gjorde denne Bane til en tertier Bane. Men idet jeg nu gaar ud fra dette Udtryk, som den ærede Forslagsstiller for Odense Amts 1ste Valgkreds (Koch) har brugt, vil jeg sige, at, hvad jeg savner ved dette Forslag, er en Plan fra den høje Regjerings Side med Hensyn til, hvorvidt den i Statens Interesse finder, at de Stats- og Centralbaner ere lagte, som skulle lægges. Der er jo nemlig nogle Linier her i Landet, som maa antages for at være aldeles nødvendige. For nu at tale om en bestemt Linie, saa have vi jo en fuldstændig lignende i den Linie, som sætter Hovedstaden i Forbindelse med den kostbare Havn, vi have byggetovre paa Vestkysten, altsaa staber en lige direkte Overfart til Gæbjerg, for at holde Handelsforbindelserne der vedlige. Hvad der mangler i at fuldføre denne Overbane, vil jeg kalde det paa rette Maade, og gjøre den til en virkelig Stambane, var det nok værd at blive enig om. Et andet Spørgsmaal, som er lige saa vigtigt fra Statens Side, er det, som blev berørt, da man i de foregaaende Dage hørte Tale om at lede Trafikken efter det gamle Krøhnstedte Forslag ned over Lolland. Jeg kan ikke negte, at endnu staar det bestandig for mig saaledes, at den Trafik, som finder Sted over Skaane Sønder paa, maa ledes over Sydbanen og over Gjesfer til en Havnovre paa den anden Side af Østersøen. Staten maa have en bestemt Interesse i, at sige Anlæg, der findes at være tjenlige og kunne svare Regning for den Enkelte, komme, og maa sørge for, at de ikke anlægges anderledes, end at dens Interesser ere varetagne. Paa lignende Maade kan jeg ikke negte, at, naar vi nu have oplevet en saadan Vinter som denne, kunde det være et Spørgsmaal, om man ikke, for at holde endel af Sjælland i saalvrig Forbindelse med Derno og Hovedstaden som mulig, maatte være betænkt paa Stambaner, der satte Sjællands Hovedbyer og Sjælland i Forbindelse med hinanden. Hvad endelig selve Sjælland angaar, kan der jo ikke være Tvivl om, at