

tragte som et kommunalt Anliggende, hvortil der altsaa ikke kræves kvalificeret Majoritet efter Kommunallovens § 48; thi er det saa, da forekommer den logiske Bei mig ogsaa at være, at, naar man har stillet Amtets Garanti overfor Savneanlæg under den Forstaaelse, at Amtet garanterer, ikke for de deri anbragte Laan og Prioriteter, men for Havnens Vedligeholdelse og Benyttelse, maa den samme Betragtning ogsaa blive gjort gjældende overfor saadanne lokale Jernbaner, der jo efterhaanden ville afløse de sædvanlige Landeveisnet. Det vil man jo vist mere og mere komme ind paa og altsaa ogsaa paa, at, hvad der er af lokal Karakter af Jernbaneanlæg, maa blive stærkere og stærkere knyttet til Amtene. Det vil da finde sit Udtryk ved, dersom man vil kunne finde det rigtigt, i kommende Love af denne Natur udtrykkelig at indsette den Bestemmelse, at der, hvor det nu kun hedder, at der gives Eneret paa Benyttelsen af en saadan Bane, tilføies, at vedkommende Kommune skal overtage Forpligtelse til eventuelt at drive Banen, naar ikke Andre vilde det. Det var kun denne Betragtning, jeg vilde fremsætte, idet jeg jo føler mig overbevist om, at de ikke behøver at give den praktisk Anvendelse paa det her foreliggende Lovforslag. Jeg skal kun tilføie den Bemærkning, at den Bestemmelse i dette Lovforslag og det, vi behandlede igaar, der hjemler Ministeriet Ret til at slutte Overenskomst med det vedkommende Jernbaneselskab om en Medbenyttelsesret af et Stykke af Statsbanen, har jeg for mit Vedkommende ingen Betænkelighed ved, idet jeg jo dels er overbevist om, at denne Overenskomst vil blive sluttet paa Betingelser, der i og for sig ikke ere ugunstige for Statskassen, og det dels er klart, at, selv om en saadan Overenskomst bliver indgaaet paa økonomisk mindre gunstige Betingelser for Statskassen, vil der indirekte alligevel ved saadanne Jernbaneanlæg være opnaaet saa store Fordele for Statskassen, at jeg tror, at man ikke behøver at frygte for Tab, som det kan medføre, idet det er klart, at disse lokale Jernbaneanlæg, ville som Sidebaner til Statsbanerne være at betragte som Jødebaner for disse, og altsaa føre en større Trafik ind paa Statsbanerne, en Trafik, der jo vistnok vil medføre en langt større Indtægt end den Beføstning, der kan være ved at overlade dem Medbenyttelsesret af  $\frac{1}{2}$  Mil Jernbane.

**Winther:** Ja, efter den Gang, Diskussionen i den senere Tid har taget, skal jeg indskrænke mig til temmelig faa Bemærkninger. Jeg skal iøvrigt bemærke, at jeg synes, at da vi igaar saa omstændelig behandlede det Forslag, der dengang forelaa, og de Principer, som derved vare fremkomne, kunde vi idag gjerne have ladet denne Sag ligge, siden den jo engang er afgjort. Det forekommer mig, at den lange Diskussion igaar

kunde have været tilstrækkelig. Smidlerid skal jeg dog bemærke, at, naar det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgfreds (Verg) idag mente, at denne Bane her er saa meget billigere end den anden, saa ligger det ganske simpelt deri, at Expropriationsforholdene og Terrainvanskelighederne ere saa overordentlig store ved den sidstnævnte Bane i Modsetning til ved den, der foreligger idag. Deri ligger den naturlige Forklaring. Jeg kan kun sige det ærede Medlem, at det er undersøgt og godtgjort, at dersom man skulde være gaaet direkte ind til Aarhus, vilde det have kostet 300,000 Kr. mere alene paa Grund af de Expropriations- og Terrainvanskeligheder, der vilde være at overvinde ved Aarhus. Deraf ser det ærede Medlem altsaa, at der er en meget naturlig og simpel Forklaringsgrund dertil, men iøvrigt har den høitærede Minister allerede gjort opmærksom derpaa, saa at jeg ikke skal videre opholde mig derved. Den filosofiske Betragtning af Jernbaneanlægs Principer, som har været fremsat baade igaar og idag, synes mig ogsaa at have været temmelig udtømmende; især efter at den meget ærede Minister ogsaa realistisk har ført den tilbage til det ganske simple Resultat, hvortil han er kommen, nemlig at der er 3 Slags, som hvert for sig har sit ganske tydelige Princip, tror jeg ogsaa, at den nu vel maatte være tilstrækkelig fremsat, og jeg skal derfor ikke inklade mig derpaa; men det har naturligvis i høi Grad interesseret mig at høre, hvorledes man kan, jeg havde nær sagt, koge Suppe paa en Pølsepind — men det maa ikke tages altfor bogstaveligt. Hvad det Punkt angaar, som sidst blev omtalt af det ærede Medlem for Nøen (Vojfen), vil jeg sige, at jeg tror nok, at han har selvstændig Ret i, at Statsbanerne ville navnlig af de to Baner, her er Tale om, faae en saadan Tilførsel, at deri maa ligge en temmelig stor Godtgjørelse for de Ulemper, de kunne have af Medbenyttelsen, og de Billaar, som allerede foreløbig ere stillede i Udigt for den Bane, som blev forhandlet igaar for Benyttelsen af den lille Strækning, forekomme mig allerede at være meget strenge og dyre, og naar det ikke var, fordi Forholdene nu ere, som de ere ved disse Baner, og den silbige Tid, de ere komne frem paa, kunde der maaske være Tvivl om, hvorvidt man burde gaa ind paa dem. — Hvad den silbige Tid angaar, vilde jeg iøvrigt gjøre opmærksom paa, at det ingenlunde er Tilfældet, at den er foranlediget af de Vedkommende. Det er saa langt fra Tilfældet, at vi have søgt at faae denne Sag udsat, saa at Rigsdagen skulde være generet i sin Behandling deraf, at vi tværtimod have gjort os den største Uleilighed for at overvinde Vanskelighederne, men det er ikke lykkedes; det har ligget aldeles udenfor vor Magt. I detmindste har den Komite, som jeg har med at bestille, paa ingen Maade villet sætte Rigsdagen i den Forlegenhed. Det vilde jo ogsaa