

idet Staten jo har ved en Driftskontrakt forpagtet Driften af Silkeborg—Herning-Banen og saaledes har Hals og Haand over dette Banestykke, og Driften af samme jo ikke lægger nogen som helst uovervindelig Vanskelighed ivoien for, uden at erhverve Banen, at drive den sammen med Stjern—Herning-Banen. De Grunde, der idetmindste hidtil have været anførte for at erhverve Silkeborg—Herning-Banen, have været dels Hensynet til det i og for sig Billige i, at Private ikke skulle have gjort saa store Opoffelser for at fremme Landets Udviikling og derved paadrage sig Tab, og dels Hensynet til, at der i den Henseende ser et noget uheldigt Forhold tilstede ved Driften, at det er indrømmet at tage høiere Person- og Godstatter paa det lille Stykke Bane end paa den øvrige Del af de Baner, som drives af Staten. Det er ganske vist en Ulempe, over hvilken der har været klaget meget fra Befolkningens Side, men det spiller dog ikke en saadan Rolle, at det i Virkeligheden, dersom man tænker sig denne Everbane anlagt for gennemgaaede Trafik, vil kunne have nogen særdeles Indflydelse paa Trafikforholdene. Derfor er det mit Haab og Ønske, at det maa lykkes den høitærede Regjering at komme overens med Handelsbanken paa disse Betingelser; men skulde det ikke kunne opnaaes, vilde jeg meget ønske, at man i en senere Session søgte at løse det Baaud, som nu bestaar mellem Kjøbet af en Bane og Anlægget af en anden, saaledes at Stjern—Herning-Banen kunde blive anlagt uden Hensyn til, hvad Handelsbanken vil gjøre med Silkeborg—Herning-Banen. — Jeg vil bekende, at hvad der har været mig mindst let at forstaa mig med i denne Lov, er den Forandring, der er foregaaet med den syvte Bane. Jeg har den Overbevisning, at det ikke er heldigt, at Staten anlægger en Bane og lader den drive af Private. Jeg har ved tidligere Leilighed udtalt mig meget udførligt derom, navnlig dengang der var Spørgsmaal om at udløse Veto af den Kontrakt, han havde med Staten om Driften af det syvte syvte Jernbanenet, og jeg skal ikke komme ind paa alle de Betragtninger, jeg dengang tillod mig at gjøre gjældende. Men jeg vil sige, at uagtet jeg fastholder Reglen som Regel og absolut tror, at det for Staten er vanskeligt og betænkeligt at komme ind paa at anlægge en Bane, som den overdrager en Anden i Drift, skal jeg med Hensyn til, at der her kun er Tale om et lille Stykke Bane paa knap 4 Mil — 3,88 Mil — ikke paa nogen Maade være saa doctrinær, at jeg vil anvende Reglerne om, hvad der saaledes er rigtigt i Almindelighed, paa et saadant lille Stykke Bane, og jeg har jo uenigtelig ogsaa det Hensyn at tage, at jeg har en levende Erkjendelse af, at, naar en saadan Bane skal forpagtes bort, kunde den ikke godt forpagtes bort til nogen Bedre end det Selskab, der har vidst at drive sin nuværende Bane med en

ganske overordentlig Dygtighed baade i økonomisk Henseende og ogsaa i human Mening overfor Publikum, som jo der har mange Bekvemmeligheder, der savnes andtsteds. Jeg sigter navnlig til, at man ikke der har nogen Klasseforskjel med Hensyn til Godstatter. Men det er i og for sig et vanskeligt Forhold at komme ind paa, og det er kun fordi Banen er saa kort, og fordi det er Hensigten, at den skal drives af det syvte syvte Jernbaneselskab, at jeg egentlig kan forstaa mig med den. Jeg deler ganske den høitærede Ministers Tvivl, i alt Fald den Tvivl, han tidligere har næret om, at Banen vilde kunne anlægges for 270,000 Kr. pr. Mil, naar den skal bygges efter de samme Regler for Anlægget som de, der have været fulgte med Hensyn til den syvte syvte Bane. Anlægget af den syvte syvte Bane har kostet 345,000 Kr. pr. Mil og Materiellet har kostet 72,000 Kr. pr. Mil. Nu er her foreslaaet, at Anlægssummen skulde indskrænktes til 270,000 Kr. pr. Mil, og denne Besparelse kan, saavidt jeg skjønner, ikke opnaaes uden ved en høj Grad af Indskrænkning i Stationsbygningerne og navnlig med Hensyn til deres Udstyrelse. — Stationsbygningerne have ganske vist været overordentlig kostbare paa den syvte syvte Bane, og hvis jeg ikke tager feil har alene Stationsbygningen i Svendborg kostet 250,000 Kr. Der kan altsaa paa dette Punkt opnaaes en Besparelse. Men kjender jeg Fynboerne ret, vil det ikke være ret længe, inden der kommer stærke Krav fra Driftsforpagterens Side til Staten om at faa Stationerne udvide og faae truffet en bedre og bekvemmere Indretning. Det er en af de rigeste Ægte i hvilken denne Bane skal anlægges, og at de gode Fynboere længe skulde finde sig i blot at have et Trin til at staa op paa og et Skur til at staa i, har jeg Grund til at tvivle om. Imidlertid, vil man sere Besparelsen i den Henseende meget vidt, saa er det muligt, at Banen nok kan anlægges for den nævnte Sum, men vi maa være forberedte paa, at der senere kommer Krav om at faae Stationerne udvide. Paa de andre Punkter, som høre til Anlægget, har jeg ingen Tro til, at der vil kunde spares Noget af nogen Betydning; der kan maaste udelades Høgn paa enkelte Steder, men Overbygningen maa i det Hele taget være, som den er, paa den syvte syvte Bane. Selv om vi nu antage en stor Besparelse indvundet paa Stationsbygningerne, har jeg dog ikke nogen fast Tro til, at den øvrige Forskjel mellem 270,000 Kr. og 345,000 Kr. pr. Mil vil kunne indvindes alene ved Nedgang i Arbejdsprisen og Nedgang paa Prisen paa Stinner osv., uagtet jeg rigtignok erkjender, at de ere gaaede forbausende ned. — Men Vedtagelsen af Linien Ring—Faaborg har ogsaa en ganske anden Betydning, nemlig den, at Årsens derved bliver udelukket. Det finder jeg nu egentlig er Æret mod den gode By Årsens, som siden 1860 har staaet paa alle