

som vise, at der derved sker Noget, der er til Skade for det almene Vel. Dette er ikke Tilfældet her, og derfor vil jeg anbefale Vedtagelsen af Lovforslaget i alt Væsentligt ialtsald, saaledes som det foreligger.

Spøch: Det lader sig ikke mistjende og er udtalt tidligere gjentagne Gange, naar vi have haft Jernbanefager af mere almindelig Natur til Forhandling her, at den Del af Fyn, som nu ligger Nord for Statsbanerne og — hvis jeg ikke er feil underrettet — udgjør $\frac{7}{17}$ af hele Fyns Land og har en Befolkning af over 30,000 — og saa tillige Bogense Kjøbstad, hidtil har været i høi Grad stedmoderlig behandlet med Hensyn til Jernbaneanlæg. Naar der derfor her fra den høitærede Indenrigsminister fremkommer et Forslag om at afhjælpe den Ubillighed, som dette Distrikt hidtil har lidt under, kan jeg ganske slutte mig til de Udtalelser, som paafjølne et saabant Forslag fra den meget ærede Ministers Side. Jeg finder ogsaa, at Lovforslaget i sig selv, hvad angaar dets Indhold, er saaledes, som jeg i det Væsentlige maa anse for ønskeligt for et Anlæg af den Natur. Jeg finder det — for at opholde mig et Øieblik ved selve Lovforslagets Indhold — i sin Orden og rigtigt, at man her i Lovforslaget siger, at den Bane, som skal anlægges, bør anlægges med samme Sporvidde, som de øvrige fynske Baner have, for at gjøre det muligt, at Materiel fra den ene Bane kan overføres paa den anden. Jeg finder det endvidere rigtigt, naar jeg henser til Betydningen af Anlægget for den større Trafik, at man her er gaaet ind paa at foreslaa et Anlæg efter et lettere System og navnlig efter det System, der, som det forekommer mig, paa en heldig Maade har staaet sin Prøve ved Hamb.—Lemvigbanen. Naar det imidlertid her i § 1 er udtalt, at Ministeren i Koncessionen til det paagjældende Anlæg kan fritage for Indhegning, er jeg ikke saa ganske sikker paa, at de Forhold, som ved Hamb.—Lemvigbanen have gjort, at denne Undladelse af Hegn ikke har medført Ulemper, uden videre lade sig overføre paa den Bane, her er Tale om. Man maa nemlig erindre, at denne Bane kommer til at gaa gjennem et stærkt befolknet Land, hvor man i Reglen er vant til at indhegne sine Marker paa Grund af, at man en Del af Aaret har løs Drift. Det er ikke Tilfældet — saavidt mig bekjendt — langs Hamb.—Lemvigbanen, og jeg henstiller derfor til den høitærede Ministers nærmere Overveelse, om der ikke i Koncessionen vil være at tage Forbehold i saa Henseende; thi det kunde nok være, at Jernbaneanlæg af den Natur, uden Hegn og Bevogning af Dverfjærster, kunde medføre Ulemper her i det stærkt befolkede og bebyggede og stærkt udparcellerede Land, Ulemper, som ikke have viist sig ved Hamb.—Lemvigbanen. Man kan jo sige, at en-

hver privat Lodsseier har Ret til at hegne mod Jernbanen; han kan altsaa, hvor Forholdene gjøre det ønskeligt, afhjælpe denne Mangel, men det er en temmelig stor Byrde at lægge paa alle Lodsseiere langs Jernbanen, og jeg haaber derfor, at den høitærede Minister vil tage dette Spørgsmaal under nærmere Overveelse. De Begunsthjælper, som er foreslaaet tilstaaet dette Baneanlæg, finder jeg ogsaa at være i høi Grad bestedne. Ganske vist er jeg ikke en stor Tilhænger af en Fortsættelse af det System, som Loven af 26de Mai 1868 indførte med Hensyn til Refusion af Expropriationsudgifter. Det maa nemlig erindres, at siden denne Lov udkom, har Staten erhvervet de sjællandske Baner, og derved er Forholdet — forekommer det mig — traadt ind i en noget anden Stilling. Jeg antager, at man ikke her paa Sjælland vil indføre et lignende System, som nu gjælder for Fyn og Sylland, og at man ikke her vil paalægge de paagjældende Egne en Refusion til Staten af Expropriationsudgifter i Anledning af Baneanlæg, som fremtidig maatte forekomme paa Sjælland. Jeg mener ikke, at dette System bør altsor meget udstrækkes eller gjøres gjældende længere end høist nødvendigt. Men her i dette Tilfælde er Sagen dog en anden, den nemlig, at det Distrikt, hvorom der her er Tale, navnlig Landboddistriktet, har gjennem en Mærkede bidraget til Expropriationsudgifter til de andre fynske Baneanlæg. Vel har Bogense By, saavidt mig bekjendt, ikke ydet noget Bidrag uden ialtsald af sit Hartkorn, men det Landdistrikt, her er Tale om, har betalt sit Hartkornsbidrag til Expropriationsudgifter ved de øvrige fynske Anlæg, og det forekommer mig da at være ganske naturligt, at man siger: Vi ophæve ikke denne felfsabelige Forening, denne gjensidige Understøttelse, førend de fynske Baner i det Hele ere færdige. Jeg har altsaa ikke Noget derimod at erindre, men skal dog i Anledning deraf atter komme med en lille Bemærkning, som jeg haaber, at den høitærede Minister vil tage under velvillig Overveelse. Saavidt jeg har forstaaet Lovforslagets § 2, er under den Halvdel af Erstatningen, som Staten staaer i Forbud for og skal have refunderet af vedkommende Egn, kun indbefattet det virkelige Udlæg til Erstatning for Grunde og Eiendomme, som for bestandig afstaaes til Jernbanen. Men der følger med Expropriationen meget betydelige Omkostninger. Jeg gaar ikke for vidt, naar jeg siger, at efter den Erfaring, man har gjort hidtil, kan den nuværende Expropriationsforretning for en Jernbane ikke afholdes uden en Udgift af 4—5,000 Kr. pr. Banemil. Naar det er Baneanlæg af større Betydning, og naar der er Tale om at anvende forholdsvis større Summer derpaa, saa vil jeg sige, at saa er en Udgift af 4 til 5,000 Kr. pr. Banemil ikke overdreven stor, men naar man kommer ind paa et billigt Anlæg, paa et Anlæg, hvor man skal tage