

hvorvidt en mere sydlig Retning af denne Bane og en Tilfnyttning af samme til Tverbanen ved Viborg maatte være heldigere; da imidlertid, naar en Lange-Silkeborg Bane optages i Nettet, Veien fra Løgstør til Esbjerg over Hobro ikke bliver synderlig længere end den over Viborg, da fremdeles selve Baneanlægget bliver kortere, og den paagældende Del af Landet saaledes derved paa en Gang paa den mindst befoftelige Maade bringes i tilfredsstillende Forbindelse med Ost- og Vestkysten, har man troet at burde anbefale dette, saa meget mere som en Bane fra Løgstør til Viborg paa en større Strækning kun vil faae en meget smal Landstrimmel mellem sig og Jorden og saaledes ikkun mangelfuldt vil betjene den Del af Landet, hvorfor den bragtes tilveie. — Det maa ved dette Anlæg betragtes som en Selsølgje, at man, forsaavidt der ikke ved Løgstør selv tilveiebringes en tilfredsstillende Overfart over Limfjorden, som et nødvendigt Supplement maa paaregne Anlæg af et Spor til Aggerfund, da Manglen af et saadant i høi Grad vilde besvære Banens Benyttelse af den Nord for Limfjorden liggende Del af denne Egn.

Af den ovenfor givne Udvikling vil det fremgaa, at Udvalgets Flertal tiltræder den i det forelagte Lovforslag fremkomne Tanke med Hensyn til Jernbaneanlæg for Statskassens Regning, dog kun under de ligeledes ovenfor udviklede Forudsætninger, hvilken Begrænsning man formener at burde give et bestemt Udtryk i Loven ved Angivelse af de Banelinier, der formenes at kunne henregnes under denne Kategori.

Endvidere vil det heraf fremgaa, at Flertallet ikke kan udtale sig for en udelukkende Anvendelse af det af Regjeringen foreslaaede System. Der kan paa flere Punkter i Landet være saa store, lokale og tildeels kommunale Interesser knyttede til Jernbaneanlæg, at der, uden at det fornøftigvis kan være Tale om Statsbaneanlæg, kan være gyldig Grund for Staten til at komme flige Foretagender til Hjælp. Som naturlige og nærliggende Exempler skal man her anføre de projekterede Jernbaneanlæg fra Skive til Glyngøre, fra Odde til Aarhus og efter Fleres Formening fra Nørresundby til Åsaa. De fleste Medlemmer af Udvalget ere af den Formening, at, hvor en levende og offerberedvillig Interesse i saa Henseende maatte vise sig paa Egne, der ved Statsbanenettet ere forholdsvis lidet begunstige, vil en Fremgangsmaade analog med den, som man har fulgt i de senere Aar, nemlig af Statskassen at yde et bestemt, mindre Tilskud til flige Anlægs Fremme ved privat Entreprise, fremdeles være at anbefale. Særlig maa Udvalget fastholde denne Tanke ligeoverfor Anlæg, hvortil Rigsdagen alt har givet sit Minde paa Betingelser af denne Natur, og man kan som en Følge heraf i Forslaget om et Statsbaneanlæg fra Struer til Thisted saa lidt se nogen Hindring for, at søge den

i Loven af 4de Mai 1875 for Meddelelsen af Koncession paa Anlæg af Skive-Glyngøre Banen givne Tidsfrist forlænget, at Flertallet ivertimod finder Anledning til at tilraade Thinget i den nærværende Lov at optage et Forslag i saa Henseende. Det vil da ved en saadan Forlængelse i hvert Fald blive klart, om Overfridelsen af Tidsfristen har været begrundet paa rent tilfældige Omstændigheder eller ikke.

Det forelagte Lovforslags § 2 indeholder en Bestemmelse angaaende Tilskud til de foreslaaede Baneanlæg fra de Amts- og Kjøbstadkommuner, hvem Anlægget særlig kommer tilgode, samt om Fordelingen af dette Tilskud. Udvalget finder det rigtigt, at der ydes et Tilskud af de Kommuner, som Anlægget kommer tilgode, men kan hverken med Hensyn til Bestemmelsen om Størrelsen deraf eller om Fordelingen slutte sig til Lovudkastet. Ikke blot paa Grund af den mere almindelige og ubdivede Karakter, som Udvalgets Flertal, efter hvad der ovenfor er anført, maa foreslaa at give Lovforslaget, men fordi man overhovedet maa anse det for heldigt at fremkalde Bestemmelser, der kunde være ens for alle mødende Tilfælde, har man troet det rigtigt for Bestemmelsen af disse Tilskuds Størrelse at vælge et Medium, der saavidt mulig og indenfor visse Grænser kunde regulere denne Størrelse efter de forskjellige Egenes Bessaffenhed og dertil knyttede Evne til at yde Bidrag. Udvalget har troet at finde et saadant i Expropriationsudgifterne for de til Baneanlægget afstaaede Arealer og har formet at burde stille Tilskudet i Forhold hertil. Man har vel erkjendt, at et Tilskud lig Expropriationsudgifterne maaske vilde blive vel lidt for de bedre Egne, men har dog i Betragtning af det færdeles Onskelige i almindelige Bestemmelser i saa Henseende, og af at der ikke vilde kunne paabyrdes de fattigere Egne nogen større Byrde, anset det for rettest at blive staaende derved. For Kjøbstadernes Vedkommende har man dog maattet tage Hensyn til, at et Baneanlægs Indførelse i en Kjøbstad kan medføre meget betydelige Udgifter i den omhandlede Retning, og man har derfor troet at burde foreslaa en Nedsættelse for disse Vedkommende til $\frac{3}{4}$ af den paa de Kjøbstadarealer, der afgives til vedkommende Bane, faldende Expropriationssum, medens Resten overtages af Landkommunerne. Ligeledes har man troet at burde foreslaa, at der saavel med Hensyn til Tilskudet i sin Helhed, som til det, der kunde fordres af Kjøbstadkommunerne, bliver fastsat et Maximum, nemlig henholdsvis 75,000 Kr. pr. Banemil og 15 Kr. pr. Individ i Kjøbstaden efter sidste Folketælling. Der er ved Fastsættelsen af disse Grænser taget Hensyn til Bestemmelserne i Loven af 26de Mai 1868, men man har isørvrig for dette Punkts Vedkommende væsentligt været henvist til et Skjøn. Af den paa Landkommunerne faldende Del af Tilskudet formener Udvalgets Flertal, at Halvdelen bør ud-