

til kommer endnu et særligt Moment af stor finansiell Betydning. Flere af de af Jertallet foreslaaede Baner knytte sig til bestaaende Jernbaner, der ikke eies af Staten. Særlig gjælder dette om Herning-Algodbanen, der endog er optagen under første Hovedaffnit; fremdeles om den alternativt foreslaaede Jaaborg-Ringebane og endelig om de paa Sjælland foreslaaede Baneanlæg. For at kunne anlægge og drive disse Baner maa Staten enten købe de paagjældende private Baner, til hvilke de skulle knyttes, eller ogsaa finde sig i, at disses Udbytte forøges ved de af Staten foretagne Arbejder. Optages Bestemmelse om de nævnte Statsbaners Anlæg i en Lov, ville de private Baners Eiere være Herrer over Forholdet; Staten vil da have affkaaret sig baade at kunne faae de private Baner tilkøbt til en Pris, som Statskassen kan være tjent med at yde, og, saafremt Salg ikke finder Sted, at træffe saadanne Overenskomster med de private Baners Eiere med Hensyn til Driften, at Staten faar et Bederlag for den Fordel, der maa forudsættes at blive de private Baner til Del ved Anlægget af Tilknætningsbaner. Under de Forhandlinger, der føres om Kjøbet af Herning-Silkeborg Banen, er Regjeringen vist allerede gaaet videre i sine Tilbud, end den efter Mindretallets Mening burde; udkommer en Lov, hvori det bestemmes, at en Jernbane fra Herning til Algod skal være aabnet for Driften inden 1ste Juli 1881, kan Regjeringen vente endnu mindre Smødefølgelse fra Herning-Silkeborgbanens Eiere og kommer nødvendigvis til at betale denne Bane endnu langt dyrere, end den kunde erhverves for, dersom der ikke nåedes saa sikre Forventninger om dens Fortsættelse. Den sydsynste Bane kan det ikke ses, at Staten har nogen Dpfordring til at købe; men en Jaaborg-Ringebane vilde ikke kunne betale sig, maaske ikke engang kunne drives uden ligefrem Til sætning, undtagen af dem, som besad Døns-Evendsborgbanen, og dennes Kjøb vilde da blive paatrængende. Endelig hvad de foreslaaede sjællandske Jernbaner angaar, da ville disse, naar de anlægges for Statens Regning, blive Jødebane for de nuværende private sjællandske Jernbaner og saaledes forøge disses Udbytte og dermed eventuelt deres Pris for det Tilfælde, at Staten søgte at købe dem inden Indløsningsstiden (Noget, Mindretallet iøvrigt kunde anføre for ønskeligt, naar det kunde ske uden noget ligefremt finansielt Offer fra Statskassen). At optage de her nævnte Baner i en Lov om fremtidige Statsbaneanlæg er derfor det Samme som at paadrage Staten enten strax eller eventuelt senere en betydelig forøget Udgift uden mindste Fornødenhed. Men udelades de her omhandlede Baner af Planen, bliver denne saa mangelfuld, at den aldeles mister den Karakter af en samlet Plan, som Jertallet har tænkt sig, idet de nævnte Baner tilbørlig staa i første Række blandt dem, der skulle udføres.

Dette, hvad Jertallets Plan i dens Helhed angaar. Ogsaa i Enkeltighederne maa Mindretallet mene, at Jertallet er meget langt fra at have truffet det Rette. Særlig gjælder dette om de to Jernbaner, som Jertallet i Overensstemmelse med det af Regjeringen forelagte Forslag har stillet i 1ste Række. Det sydvestlige Sjæns Interesser ville meget mangelfuldt blive fyldestgjorte ved en Jernbane fra Årsens til Lommerup, hvorved kun en forholdsvis lille Landstrækning vil blive betjent, og det endda tilbørlig en, der allerede ligger temmelig nær ved Statsbanen fra Lommerup til Årurup. Jertallet har vel erkjendt dette og derfor tilføjet alternativt en Sidebane fra Berninge til Jaaborg eller en Bane fra Ringe til Jaaborg. Om den sidste er allerede talt; en saadan kan Mindretallet paa ingen Maade ønske optagen i en Lov; saa længe den Bane, den støder til, ikke er i Statens Eie. Desuden er der dels sat en senere Aabningsfrist for Jaaborgbanen end for Årsensbanen, dels er den principalt foreslaaede Gaffelbane med Knudepunkt vest for Berninge lidet tilfredsstillende for den paagjældende Egn med Undtagelse af Årsens Kjøbstad og det nærmeste Oppland. Folkerige Sogne med Modtagelighed for en betydelig større Kultur fjernes for langt fra Banen, og Jaaborg med hele Egnen syd for Knudepunktet tvinges til en urimelig Omvei imod Nordvest for at komme til Døns og Kjøbenhavn, hvorhen selvsølgelig den første Jærjel gaar: Heller ikke er Stykket fra Nørre-Brobj forbi Berninge til Årsens-Lommerup Banen endnu undersøgt. Dobbeltbanen til Årsens og Jaaborg bør efter Mindretallets Mening anlægges samtidig, støde sammen ved Nørre-Brobj og knyttes til den sydsynste Hovedbane ved Holmstrup Station eller et Sted i Nærheden deraf. Om en saadan Linie mangler imidlertid Undersøgelse paa Stykket fra Fangel til Holmstrup, og Indenrigsministeren har desværre saavel om dette Stykke som om det fra Nørre-Brobj til Årsens-Lommerup Bane nægret sig ved at efterkomme en til ham stille Dpfordring om at lade affatte blot foreløbige Planer og Overflag i saa Henseende, saaledes at man kunde formulere tilstrækkelig begrundede Forslag derom. — Hvad Struer-Thistedbanen angaar, er Mindretallet vel endigt med Regjeringen og Jertallet i, at det nordvestlige Jylland har Krav paa at komme i nærmere Forbindelse med vort Jernbanenet, end det alt er Tilfældet; men Mindretallet antager, at alle billige Krav endnu en Tid lang ville tilfredsstillende, naar der lægges Jernbaner til de nærmeste Overfartssteder saavel for Mors's som Thys Bedkommende, og en daglig Dampskibs-Forbindelse derfra ordnes saavel fra Slynngør til Nykjøbing som fra Oddehund gennem Sundet mellem Thy og Mors til Thisted. En Jernbane til Slynngør vil desuden føre mere midt ind paa Thisted Amt end baade en Bane ad den vestlige