

til kommer endnu et særligt Moment af stor finansiell Betydning. Flere af de af Flertallet foreslaaede Baner knytte sig til bestaaende Jernbaner, der ikke eies af Staten. Særlig gjælder dette om Herning-Olgodbanen, der endog er optagen under første Hovedafsnit; fremdeles om den alternatiu foreslaaede Jaaborg-Ringebane og endelig om de paa Sjælland foreslaaede Baneanlæg. For at kunne anlægge og drive disse Baner maa Staten enten kjøbe 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 Ciere være Herrer over Forholdet; Staten vil da have affaaeret sig baade at kunne faae de private Baner tilkøbt til en Pris, som Statskassen kan være istemt med at yde, og saafremt Salg ikke finder Sted, at træffe saadanne Overenskomster med de private Baners Ciere med Hensyn til Driften, at Staten faar et Vederlag for den Fordel, der maa forudses at blive de private Baner til Del ved Anlægget af Tilknyningsbaner. 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; udfommer en Lov, hvori det bestemmes, at en Jernbane fra Herning til Olgod skal være aabnet for Driften inden 1ste Juli 1881, kan Regjeringen vente endnu mindre Indbødemmen fra Herning-Silkeborgbanens Ciere og kommer nødvendigvis til at betale denne Bane endnu langt dyrere, end den kunde erhverves for, dersom der ikke næredes saa sikre Forventninger om dens Fortsættelse. Den sydsynke Bane kan det ikke ses, at Staten har nogen Opfordring til at kjøbe; men en Jaaborg-Ringebane vilde ikke kunne betale sig, maaske ikke engang kunne drives uden ligefrem Tilslætning, undtagen af dem, som besad Odense-Svendsborgbanen, og dennes Kjøb vilde da blive paatrængende. Endelig hoad de foreslaaede sjællandske Jernbaner angaar, da ville disse, naar de anlægges for Statens Regning, blive Jøbebaner for de nuværende private sjællandske Jernbaner og saaledes forøge disses Udbytte og dermed eventuelt deres Pris for det Tilfælde, at Staten søgte at kjøbe dem inden Indløsningsstiden (Noget, Mindretallet iøvrigt kunde anse 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 paarage 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 Flertallet har tænkt sig, idet de nævnte Baner tildeels staa i første Række blandt dem, der skulle udføres.

Dette, hoad Flertallets Plan i dens Helhed angaar. Ogsaa i Enkelthederne maa Mindretallet mene, at Flertallet er meget langt fra at have truffet det Rette. Særlig gjælder dette om de to Jernbaner, som Flertallet i Overensstemmelse med det af Regjeringen forelagte Forslag har stillet i 1ste Række. Det sydvestlige Jyens Interesser ville meget mangelfuldt blive fyldestgjorte ved en Jernbane fra Åsøns til Lommerup, hvorved kun en forholdsvis lille Landstrækning vil blive berøjet, og det endda tilbøls en, der allerede ligger temmelig nær ved Statsbanen fra Lommerup til Marup. Flertallet har vel erkjendt dette og derfor tilspøiet alternatiu en Sidebane fra Verringe 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 Åsønsbanen, dels er den principalt foreslaaede Gaffelbane med Knudepunkt vest for Verringe lidet tilfredsstillende for den paagjældende Egn med Undtagelse af Åsøns Kjøbstad og det nærmeste Opland. Folkelige 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 Omvej imod Nordvest for at komme til Odense og Kjøbenhavn, hvorhen selvsølgelig den største Færjel gaar. Heller ikke er Stykket fra Nørre-Brøby forbi Verringe til Åsøns-Lommerup Baner endnu undersøgt. Dobbeltbanen til Åsøns og Jaaborg bør efter Mindretallets Mening anlægges samtidig, støde sammen ved Nørre-Brøby og knyttes til den syenske 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-Brøby til Åsøns-Lommerup Banen vægret sig ved at efterkomme en til ham stille Opfordring om at lade affatte blot foreløbige Planer og Overlag i saa Henseende; saaledes at man kunde formulere tilstrækkelig begrundede Forslag derom. — Svad Struer-Thistedbanen angaar, er Mindretallet vel enigt med Regjeringen og Flertallet i, at det nordvestlige Jylland har Kraf paa at komme i nærmere Forbindelse med vort Jernbanenet; end det alt er Tilfældet; men Mindretallet antager, at alle billige Kraf endnu en Tid lang ville tilfredsstillles, naar der lægges Jernbaner til de nærmeste Overfartsteder saavel for Mors's som Thy's Bedkommende, og en daglig Dampskibs-Forbindelse desfra ordnes saavel fra Slynør til Nykjøbing som fra Oddehund gennem Sundet mellem Thy og Mors til Thisted. En Jernbane til Slynør vil desuden føre mere midt ind paa Thisted Amt end baade en Bane ad den vestlige