

Æggen selv, om den samtykker i at kjøbe en Jernbane for denne Pris.

Med Hensyn til dette Samtykke fra vedkommende Kommuner har man troet at maatte foreslaa en Ændring i Lovforslaget, sigtende til at affjære langvarige Stridigheder mellem de enkelte Kommuner om Størrelsen af hveres Bidrag, hvorfor den endelige Afgjørelse heraf lægges i Indenrigsministerens Haand, og det kun overlades til Kommunernes frie Afgjørelse, hvorvidt de under Forudsætning af det saaledes bestemte Bidrag ønske, at det paagældende Baneanlæg kommer til Udførelse.

Da de her af Udvalgets Flertal tiltraadte Jernbaner ganske slutte sig til og ere bestemte til at drives i Forbindelse med dels de efter Lov af 24de April 1868 anlagte lettere Statsbaner, dels den efter samme Plan anlagte sydsjyiske Bane, ville de naturligen være at anlægge med den samme Styrke og efter de samme Regler i Henseende til Stigninger og Krumninger som hine Baner, og der har saaledes ikke for Flertallet været Anledning til i selve denne Lov at optage Bestemmelser, der fastsaa det af Indenrigsministeren i Overensstemmelse med det af Døveringenieurten ved Statsbanerne angivne Program foreslaaede lettere og billigere Anlægssystem. Derimod erkjender Flertallet, at dette Anlægssystem bør finde Anvendelse paa saadanne fremtidige Jernbaneanlæg af mere lokal Karakter, der vel udgaa fra og slutte sig til Statsbanenettet, men ikke udgjøre noget egentlig Led af dette, ligesom det erkjender, at en Del af Omkostningerne ved saadanne Anlæg under den ene eller den anden Form bør bæres af selve de paagældende Ægne.

Et Mindretal (Høgsbro og Chr. Jensen) deler vel fuldt Flertallets Ønske om, at de nuværende gunstige Lidsforhold benyttes til en videre Udvikling af vore Jernbaner; men selvølgelig kun, naar det kan ske paa en for det hele Samfund tjenlig Maade. Da vi ikke kunne se, at dette er Tilfældet med de to Jernbaner, Flertallet foreslaar, fra Skjern til Herning og fra Ringe til Faaborg, have vi ikke kunnet slutte os til det.

Vel erkjende vi, hvad Flertallet anfører, at Folkethingets Udvalg i 1873 antog, at en Bane fra Silkeborg over Herning til Vestbanen kunde faae en ikke ringe Betydning for den gennemgaaende Færdsel; men man maa erindre, at de Forventninger, man dengang nærede om vore materielle Forholds Udvikling, i en sørgelig Grad ere blevne stufede, og det netop særlig med Hensyn til Jernbane-Anlægget fra Silkeborg til Herning, og de i saa Henseende gjorte Erfaringer maa snarere advare os imod at gaa videre med Jernbanebygning i Ægne, der have saa faa Betingelser for den dertil nødvendige Færdsel, end opmuntre os til Fort-

sættelse ad den betraadte Vej. Det fremgaar af de af Regjeringen meddelte Oplysninger, at Silkeborg-Herningbanen af Koncessionshaveren erklæres at have kostet ham over 2,000,000 Kr.; men at den saa langtfra kan yde noget Bidrag til Forrentningen af denne Sum, at endog selve Driften bringer et aarligt Underfusd af omtrent 16,000 Kr. Selv om man i de følgende 7—8 Aar kunde gaa ud fra en lignende Stigning af Indtægterne som den, der har fundet Sted ved Skanderborg-Silkeborgbanen i de gunstige Aar efter 1872, hvad dog upaatvilelig ikke tør paaregnes, vilde Driften om 15 Aar, naar Snefastningsudgiften medregnes, ikke kunne synderlig mere end bære sig selv. Der er, efter det af Regjeringen gjorte Overflag, heller ikke Grund til at antage, at en Forlængelse af Jernbanen fra Herning til Skjern vil kunne mere end høist bære sin egen Drift, saa at der ikke kan ventes nogen Rente af Anlægskapitalen, til et samlet Beløb af omtrent 2,000,000 Kr. eller, med Fradrag af Expropriationsudgiften, omtrent 1,800,000 Kr.

Uf den gennemgaaende Færdsel fra Østbanen til Vestbanen og særlig til Esbjerg Havn kan man ikke vente Meget, da Veilængden fra Skanderborg til denne Havn ad Herning-Skjern kun vil blive en Miles Vej fortere end ad Frederiks-Vunderstov, og Fordelen derved vil tabes ved den langsommere Kjørsel ad den lettere Bane. Først naar der anlagdes en Bane fra Lange til Silkeborg, vilde Færdselen fra det nordligere Sjælland til Esbjerg rimeligvis gaa over Herning; men derom foreligger der intet Forslag og bør der heller næppe foreligge noget, inden det hele Spørgsmaal om Gudenaens vedblivende Kanalisering er afgjort, bl. a. efter Forhandlinger med den i saa Henseende privilegerede Silkeborg Fabrik. En saadan 4 Mil lang Bane vilde desuden med fornødent Materiel, men uden Expropriationsudgifter, medføre en Udgift, der i 1877 ansloges til 1½ Million Kroner, og den Færdsel, der ad denne Vej vilde søge til Esbjerg, vilde vistnok for Størstedelen undrages Østbanen. Der er altsaa vigtige Spørgsmaal, som burde overvejes, inden man søger en saadan mulig gennemgaaende Færdsel tilført Silkeborg-Herning-Skjernbanen, og deres rette Løsning vanskeliggjøres, naar man forinden besitter et Anlæg, som egentlig kun betinger een bestemt Afgjørelse af dem.

Men ikke mindre betænkeligt synes os Anlægget af Herning-Skjernbanen derved, at det, som af Flertallet foreslaaet, vistnok maa drage Kjøbet af Silkeborg-Herningbanen med sig. Vel er den Kontrakt, som i Mai 1877 i Genhold til Finantsloven af 15de Mai 1875 er sluttet med Koncessionshaveren om Driften i 20 Aar fra Banens Aabning, ingenlunde fordelagtig for Staten, idet den hidtil medfører en aarlig Udgift af 22—23,000 Kr.; men dels er dette Tab et Offer, man en Tid lang har ment at burde bringe den paa-