

af dette Things sidste Udvalg, at der ikke vilde være tilstrækkelig Grund til at anlægge begge disse Baner jævnsides. Da nu Flertallet indstiller Struer—Odbesund Banen, der jo maa betragtes som det første Led af en Thistedbane, synes det mindre rigtigt i samme Lov at vedtage en Skive—Slyngøre Bane. Dertil kommer, at det har været noget vanskeligt at faae fuld Klarhed over, hvorledes denne Bane egentlig skulde opfattes. Det gjøres gjældende, at den skal anlægges væsentlig for Thisted Amts Skyld, og det kræves derfor, at dette skal bære den overveiende Del af Anlægsomkostningerne, men samtidig gjøres det gjældende, at denne Bane har en overveiende lokal Karakter, og at der bør gives den en saadan Retning, at den i fuldeste Maal tilfredsstiller Salling. Udvalgets Flertal har ikke fundet tilstrækkelig Anledning til at optage denne Bane i Lovforslaget. Paa disse to Punkter er altsaa Udvalget vendt tilbage til det oprindelige Regjeringsforslag og forventer, at den høitærede Minister vil give Udvalgets Indstilling i disse to Punkter sin fulde Tilslutning. Det saaledes gjenoprettede Lovforslag omfatter 5 Linier med en Længde af omtrent $24\frac{2}{3}$ Mil og med en Beføstning inklusive Materiel, men eksklusiv Expropriationsudgifter, af cirka $6\frac{3}{4}$ Million Kr.; naar Skive—Slyngøre kommer med, bliver det omtrent 8 Millioner Kr. Ifølge den finansielle Begrændsning, der er fastsat i § 7, hvorefter der ikke maa anvendes mere end 2 Millioner Kr. om Aaret, vil det altsaa sige, at det var Jernbanebygning for henvend 4 Aar, man herved fastslog. Udvalgets Flertal har ment, at der ikke var Grund til for saa lang Tid at binde de for Jernbaneanlæg disponible Midler. Man har ment, at der er andre i sig selv nok saa vigtige Jernbaneforetagender, eller ialtfald Foretagender paa Kommunikationsvesenets Omraade, hvis Udførelse staar tilbage, og ikke gjerne maa opsættes altfor længe. Man finder det da hensigtsmæssigt at begrænde det foreliggende Lovforslag til, hvad der kan udføres i Løbet af et Par Aar, og naar Arbejdet bliver mindre fremskyndet, strakt noget længere, da maa et mindre Beløb være tilstrækkeligt, og da vil der ved Siden deraf kunne blive Plads for andre vigtige Arbejder paa Kommunikationsvesenets Omraade. Det af Flertallet indstillede Forslag omhandler derfor 3 Linier med en Længde af til sammen $10\frac{1}{2}$ Mil og en Beføstning af noget over $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Det er altsaa, hvad der vil kunne udføres i Løbet af 2 Finantsaar. Naar man nu anfaa det for rigtigt at give Loven et mindre Omfang og kun binde de til Jernbaneanlæg disponible Midler for en kortere Tid, og naar man vilde undgaa at komme ind paa Spørgsmaal, der let kunne blive Principspørgsmaal med Hensyn til den fremtidige Jernbanebygning, var den Grændse, der maatte drages mellem de Jern-

baner, som Flertallet vilde indstille, og dem, det ikke vilde indstille, i sig selv given, thi der var ved Landstingets Behandling af Loven gjort en bestemt Forskjel mellem de forskjellige Jernbanelinier, som Lovforslaget oprindeligt omfattede, og paa dette Punkt har den høitærede Minister tiltraadt Landstingets Indstilling, og Udvalgets Flertal har ligeledes anset den gjorte Forandring for i sig selv rigtig. Den gaar ud paa, at to af de paagjældende Linier skulle anlægges efter et væsentligt billigere System end det, man hidtil har brugt, og navnlig beregnet paa et andet Driftsmateriel end det, der hidtil er brugt paa Statsbanerne. Der var derved etableret, bortset fra alle Principspørgsmaal og Theorier, en faktisk Forskjel mellem de forskjellige Banelinier, som Lovforslaget omfattede, og naar man gik ud fra, at det var rigtigt at indskrænke Loven, var det da naturligt at begrænse den paa den Maade, som stiet i Flertallets Indstilling. Ogsaa Landstingets Udvalg har i det væsentlige antaget den samme Betragtningssaa. Ogsaa det fremhæver, at der er en bestemt Forskjel mellem de to Baner, der foreslaas udførelse, og de andre. Det hedder udtrykkeligt om de to førstnævnte i Landstingsudvalgets Betænkning, at Udvalget formener, at disse to Baner bør henregnes til Amtsjernveistlassen, og det tilføies, at det skjøntes ikke rettere, end at Jernbaneanlægene i Sjælland og Fyn med Anlægget af de to Banestruktioner i Sjælland, nemlig Odbesund—Struerbanen og Herring—Skjernbanen, maa betragtes som afsluttede. Flertallet har da indstillet, at Lovforslaget skulde indskrænkes til de 3 Linier, Struer—Odbesund, Herring—Skjern og Faaborg—Kinge. Om Struer—Odbesundbanen tror jeg ikke, at jeg behøver at gjøre videre Bemærkninger. Saavidt jeg kan se, have alle været enige om, at denne Bane burde anlægges, og Mindretallet gjør jo ialtfald ogsaa Indstilling herom. Derimod retter Mindretallet et temmelig stærkt Angreb paa Anlægget af Herring—Skjernbanen. Da jeg forventer, at den ærede Minister, der har stillet Forslaget om denne Bane, vil imødegaa Mindretallets Kritik over den, skal jeg ikke nærmere indlade mig derpaa, saameget mere som der ikke er lagt Dølgemaal paa i Betænkningen, at flere af Flertallets Medlemmer — og til dem hører jeg personlig — have været noget i Tvivl, om det virkelig maatte siges, at Tidspunktet er saaledes kommet for denne Banes Anlæg, at den nu burde foretrækkes for andre Baner, der kunde være Tale om. Naar Flertallet imidlertid alligevel har indstillet denne Bane, tror jeg — jeg kan selvfølgelig ikke med Sikkerhed udtale samtlige Medlemmers Opfattelse af dette Spørgsmaal — at den Betragtning, man nærmest er gaaet ud fra, er den, at det dog har været et Hovedspørgsmaal med at gaa over til Statsbanebygningen i det Hele, at man kun ad den Vej kunde gjøre Regning paa at faae anlagt Baner i saadanne