

Egne, der i og for sig maatte siges ligesaa fuldt at maatte komme i Betragtning som andre Dele af Landet, medens der ikke kunde være Tale om, at saadanne Baneanlæg kunde tilveiebringes som private Baner. Talen var desuden her om en Bane, der i og for sig efter Belliggenheden maatte udgjøre et Led i det hele samlede Statsbanenet. Thi det maa vistnok siges, at naar der overhovedet skal bygges en Forbindelseslinie mellem Herning og Vestbanen, vil denne Bane komme til at udgjøre en saadan Del af hele Banenettet, at det vil være naturligt at gjøre denne Bane til en Statsbane. Dertil kommer en anden Betragtning, og det er den, at den paagjældende Egn for en Del hidtil har været meget slet forsynet med Betanlæg, og vistnok har faaet noget tilbage for det øvrige Land i saa Henseende. Men dette er da ogsaa en Grund til, at det overveiede Antal af Flerpartiets Medlemmer har ment, at Banen burde lægges over Ribæk fremfor i den nordlige Retning. Thi med den nordlige Retning vilde Banen paa en længere Strækning komme til at løbe omtrent jevnfærdigt med Chausseen til Ringkjøbing; den vilde bygge sig om Chausseen, dels Nord for, dels Syd for denne, men der synes ikke tilstrækkelig Grund til i en saadan Egn at anlægge en Bane langs med en i og for sig god Chaussee. Det tør forventes, at den sydligere Bane vil gjøre mere Nytte, forsaavidt den kommer i en Egn, hvor Transporten er saameget vanskeligere, og de Transportomkostninger, der vilde spares ved Banen, derved vilde blive meget større. Naar Flerpartiet har ment at maatte stille som Betingelse for denne Banes Anlæg, at Staten først erhvervede Silkeborg—Herningbanen, synes ogsaa Mindretallet i alt Fald indirekte at tiltræde denne Ansøelse, idet det ansøger som Argument mod Herning—Ejersbanen, at den vistnok vilde drage et saadant Kjøb med sig. Grunden til, at man har anset dette for nødvendigt, er, at den Kontrakt, som i Mai 1877 er afsluttet om Driften af Silkeborg—Herningbanen, foreskriver Flerpartiet i høj Grad uheldig, idet den frembringer Forhold, som det maa anses for ønskeligt at komme bort fra. Med denne Kontrakt er Forholdet nemlig blevet dette, at Staten bærer alle Udgifter og faar en bestemt Andel af Bruttoindtægten, saameget, som der overhovedet for nærværende Tid kan blive Tale om. Statens Indtægt vil ikke stige, dersom Trafikken stiger paa denne Bane; enhver Forøgelse af Indtægten vil i uoverskuelig Fremtid komme Koncessionshaverne tilgode, men Staten vil komme til at bære enhver Forøgelse af Byrden. Dette Forhold maa vistnok anses for lidet heldigt. Paa den ene Side staar Staten, der bestemmer Driftens Omfang og er interesseret i at bringe Driftsudgifterne ned til det mindst Mulige, men ikke har nogen Interesse af at følge en Drift, der bringer Indtægten til at stige;

paa den anden Side Koncessionshaveren, der er interesseret i, at Trafikken udvides, og Indtægten stiger saameget som mulig, men er ganske ude af Stand til at gjøre Nogetombest i den Retning. Dertil kommer, at Kontraktens § 7 nødvendiggjør særlige Taxter for Silkeborg—Herningbanen og i høj Grad vanskeliggjør direkte Indskrivning. Dette kan gaa, saalænge Banen er en Bane, der som Udløber slutter sig til Statsbanen, men det vil meget vanskeliggjøre Forholdet, naar den bliver et Mellemled i en længere Bane. Banens Forlængelse maa endelig antages at ville forøge Trafikken og dermed Indtægten, og det synes da naturligt, om denne Forøgelse af Trafikken og Indtægten kommer Staten tilgode, medens den nu udelukkende vil komme Koncessionshaverne tilgode. Smidlertid er det jo sikkert, at det finansielle Resultat, som vil fremkomme ved Kjøbet af Banerne, ikke er særdeles heldigt. Den Kjøbesum, som skulde udredes efter Forslaget, i alt Fald efter det principale Forslag, er nominelt 330,000 Kr., men da Staten engang for alle har givet 80,000 Kr., er det faktisk 250,000 Kr. pr. Mil. Da der nu imidlertid kræves den fulde Expropriationssum revideret, hvilket vil blive en Refusion af omtrent 17—18,000 Kr. — saavidt jeg veed, er Expropriationssummen gennemsnitlig 36—37,000 Kr. pr. Mil, som altsaa fragaar Statskassens Udgift — bliver Udgiften 232,000 Kr. pr. Mil og for hele Banen 1,275,600 Kr. Naar Udvalgets Mindretal har opgivet Kjøbesummen til 1,375,000 Kr., ligger det naturligvis i, at Refusionen af Expropriationsudgiften, som netop ialt udgjør 100,000 Kr., ikke er tagen med i Beregning. 4 pCt. deraf er jo 51,000 Kr., medens Mindretallet regner med 55,000 Kr., — en Forskel, der dog er uden Betydning — altsaa pr. Mil omtrent 9,000 Kr. Det Vederlag, som Staten faar, bliver hvad Indtægten overstiger 9,000 Kr. pr. Mil, og da Indtægten nu er omtrent 10,000 Kr. pr. Mil, vil det sige det Samme som, at Indtægten næsten skulde fordobles for at forrente Kjøbesummen. Der er i Bilagene fra Ministeriets Side opgjort en Beregning, hvorefter en saadan Fordobling eventuelt kunde indtræde i Løbet af omtrent 15 Aar, men ganske vist ved Forøgelse af Driftsudgifterne. Nu maa det imidlertid betragtes som temmelig sikkert, at en Forøgelse af Driftsudgifterne vil komme i ethvert Tilfælde. Det maa antages, at Kravene ville voge og presse paa, og det vil da være vanskeligt for Regjeringen at afvise disse Krav, naar Banen skal drives tilfredsstillende. Der er altsaa neppe Tale om, at den Kjøbesum, som er fordret givet, skulde kunne blive forrentet med 4 pCt., men det er jo dog ogsaa Noget, som vi heller ikke ere vant til ved Statsbanerne i det Hele taget. Nogle Medlemmer af Udvalget havde af den ansøgte Grund ogsaa foreslaet Summen sat noget lavere. Den Sum, som Flerpartiet har foreslaet, er den samme, som Regjeringen i sin