

løse) paa Nordvestbanen, da vil Udvalget ikke bestride, at der føles Trang til en saadan Bane; men det formener, at Spørgsmaalet om Anlægget af en saadan — der da maatte anlægges som privat Bane — bør være forbeholdt Fremtiden.

Ligesom Udvalget herefter indstiller Lovforslagets § 1 til uforandret Vedtagelse, gælder det samme om §§ 2—6. Hvad særlig angaar det i §§ 2 og 4 omhandlede Tilskud af 40,000 Kr. pr. Banemil fra de i Banens Tilblivelse interesserede Kommuner, mangler der ikke i Udvalget Samstemning med de under første Behandling fremkomne Udtalelser om Dnsfeligheden af, at Bidraget forhøjes. Men man har anset det for en Følge af, hvad der blev endelig vedtaget ved Behandlingen af Slagelse-Næstved-Skjelstør Banen, at Tilskudet til Værsløv Banen ogsaa fastsættes til 40,000 Kr.

Om Lovforslagets § 7 har der ikke kunnet opnaas Enighed i Udvalget. Flertallet (Breinholdt, Jacobsen, Moltke, P. Pedersen, Rump og Sehested) kan ganske tiltræde den i Paragrafen indeholdte Bestemmelse. S en lang Række er der stadig blevet anvendt meget betydelige Summer paa Jærnbaneanlæg, saaledes at den største Del af Udgifterne ere afholdte af de løbende Statsindtægter. De Forventninger, som man upaatvilelig i sin Tid, da Lovene om de forskellige Hovedbaner vedtoges, nærede om, at Udgifterne til Jærnbaneanlæg, naar hele Landet var forsynet med saadanne Baner, maatte aftage, synes, skønt Landet nu i Forhold til sin Størrelse er rigelig forsynet med Baner, ikke at skulle gaa i Opfyldelse. Spørgsmaalet om nye — endog meget kostbare — Jærnbaneanlæg, ere stadig Genstand for Drøftelse. Samtidig hermed stiller de bestaaende Institutioners Udvikling i stort Omfang søgede Krav til Statskassen, hvorhos der er Tale om Løsningen af nye Opgaver, der aarlig ville fordre store Tilskud fra det offentlige Side. Det kan derfor ikke gaa an af de løbende Indtægter at forbruge saa store Beløb som hidtil til Jærnbanevesenets Udvikling.

Saa længe det ikke kan overskues, i hvilket Omfang Institutionernes Udvikling og de nye Opgavers Løsning ville bringe de ordinære aarlige Udgifter til at stige, er det i sin Orden, at man for en Tid tilvejebringer Midlerne til nye Jærnbaneanlæg ved Laan. At der ved det her omhandlede Anlæg kun er Tale om en forholdsvis mindre Kapital, kan formentlig ikke tillægges nogen væsentlig Betydning med Hensyn til Spørgsmalets Afgørelse, da Udgiften dog kan forudses at ville blive et Led i en stor Række af Udgifter med tilsvarende Formaal. Der er ingen Grund til ikke allerede ved dette Lovforslags Behandling at bringe Spørgsmaalet til Afgørelse.

Mindretallet (Madsen-Mhygdal og Chr. Nielsen) har haft Betænkeligheder ved at gaa med til Linien Slagelse-Værsløv, fordi den løber temmelig nær op ad Storebøst. Vi havde hellere set en østligere Linie, der kunde betjene en større Del af Holbæk Amt og være mere formaalstjenlig med Hensyn til Forbindelsen med Ods Herred, der endnu mere end den Egn, der her er Tale om, har billigt Krav paa en Jærnbane. Vi have imidlertid faaet det Indtryk af Forhandlingerne om denne Sag, at man saa godt som fra alle Sider er enig i, at de forskellige projekterede Linier øst om Tis Sø frembyde meget vanskelige Terrainforhold og ville være mindre tilfredsstillende. Navnlig har Holbæk Amtsråd i en Skrivelse til Indenrigsministeriet af 28de September 1887 udtalt, at Slagelse-Værsløv Linien i Forbindelse med en Sidebane fra Høng til Tølløse bedst vilde tilfredsstille denne Del af Amtets Interesser. Under Forhandlingerne paa Rigsdagen om denne Sag er det flere Gange antydet, ogsaa fra Regeringens Side, at en Bane fra Slagelse til Værsløv nødvendig gjorde en Bane fra Høng til et Punkt paa den nordvestsjællandske Jærnbane. Vi havde ønsket, at dette Spørgsmaal maatte blive løst samtidig, men da denne Banelinie endnu