

gjældende Egn, og dels vil det saa langt fra formindskes ved Kjøbet af den private Bane, at det tværtimod vil betydelig forøges derved, idet Staten vel vil faae en aarlig Windreudgift til Driften paa omtrent 5,500 Kr., men paa den anden Side miste hele Renten af Kjøbesummen, der efter den af Flertallet foreslaaede Ansættelse vil udgjøre en kontant Sum af omtrent 1,375,000 Kr., altsaa til en Rentefod af blot 4 pCt. 55,000 Kr. aarlig, hvortil kommer, at det, naar Banen først overtages af Staten, vil blive vanskeliggere at modstaa Egnens Krav paa flere Tog, billigere Tager o. lign. Forandringer i Driften til Egnens Fordel men til Forpøggelse af det aarlige Understud. Heller ikke behøver man at frygte, at man ikke senere, om man ønsker det, kunde faae Banen for en lignende Kjøbesum; thi, som vi tidligere have viist, kan den selv i heldigste Tilfælde om 15 Aar neppe antages at dække mere end omtrent Driftsubdigsten, altsaa ikke Renten af den deri anbragte Kapital, og jo mere det Tidspunkt nærmer sig, da Driftskontrakten ophører, vil Koncessionshaveren jo tabe Udsigten til det deri betingede Tilskud af Statskassen. Anderledes kunde Sagen maatte stille sig, naar man ikke blot ser paa den finantzielle Side, men tillige paa det mulige Villighedsghensyn, der maa tages til de private Pengeinstituter eller Andre, som under skuffede Forventninger have anbragt deres Penge i disse Foretagender. Men i saa Henseende maa vi dog minde om, at Staten netop efter Foranledning af disse er dragen ind i Foretagender, som ogsaa have kostet den betydelige Offre, og efterat disse dels allerede ere bragte, dels endnu aarlig bringes, se vi ikke, at de Paagjældende kunne have noget som helst, endog blot Villighedskrav paa Statskassen. I hvert Fald burde Spørgsmaalet da ikke afgjøres for en enkelt Banes Bedkommende uden tillige for de øvrige private Baners s. Gr. de østjydske og den laaland-falsterke.

Efter det saaledes Dplyste maa vi antage, at Egnen omkring Herning allerede nyder en forholdsvis ikke ringe Begunstigelse ved de Offre, saavel Private som Staten aarlig bringe, og kunne heller ikke tilkægge den gjennemgaende Jærdsfel en saadan Betydning, at man allerede nu skulde bestemme sig til for dens Skyld at anvende omtrent 2 Millioner Kroner til Anlægget af en ny Bane til Skjern og yderligere 1,375,000 Kr. til Kjøbet af den alt anlagte fra Silkeborg, af hvilken Summer der aldeles ikke kunde ventes nogen Renteindtægt, foruden at de formodentlig vilde drage en Udgift af henimod 1½ Million Kroner efter sig til Anlægget af en Bane fra Lange til Silkeborg, om hvis Udbytte der endnu ikke foreligger noget Overslag. Det er en Selvfølge, at Anvendelsen af saa betydelige Kapitaler maatte skyde Jernbaneanlægene i andre Egne af Landet til Side, og hvormeget man end kunde ønske at forlyne enhver Egn i Landet med de Goder, en Jernbane bringer, maa

der dog fornøstignis tages særligt Hensyn til, hvor Baner kunne antages at betale sig bedst, og det ikke blot for Statskassens Skyld, men fordi der ogsaa deri turde ligge et Vidnesbyrd om, hvor Trangen til dem er størst.

Med Hensyn til Ringe-Jaalborgbanen, der skulde anlægges af Staten, men drives af det jydskfiske Jernbaneselskab, kunne vi i det Hele henholde os til den af Landsthingets Udvalg den 28de Januar forrige Aar afgivne Betænkning. „Det er neppe heldigt“, hedder det her, „at den, der driver en Jernbane, ikke tillige eter den, fordi Driften nødvendig maa stille Fordringer til Udvidelser og Forandringer i Anlægget, efterhaanden som Trafiken forøges eller forandres, og enten vil Driftsforpagteren vinde paa Eierens Bekostning eller omvendt. Men særlig stiller dette Forhold sig uheldigt, hvor et privat Selskab skal drive en Statsbane og altsaa maa stille sine Fordringer til Regjeringen, som ikke uden Bevilling kan fyldestgjøre disse. Der maatte derhos føres et Regnskab og en Kontrol med Hensyn til Driften og Bedligholdelsen, saavel af Banen som af Driftsmateriellet, der baade vilde være forbundet med Vanskelighed og med gjensidigt Besvær. Dertil kommer, at den Fordel, som Staten ved Anlægget af Sidebaner, der indlemmes i Statsbanerne, vil have ved den Trafik, disse modtage fra Sidebanerne, i dette Tilfælde vilde komme den private Bane til Gode.“ Desuden maatte Banen paa Grund af sin Forbindelse med den jydskfiske, i det Væsentlige anlægges efter de samme Regler, som ere fulgte ved disse Baner, og da neppe af Staten kunne anlægges for en ringere Sum end 1,338,000 Kr. og 270,000 Kr. til Driftsmateriel (sfr. Anm. til det i Folkethinget den 14de Oktober 1876 forelagte Lovforslag), hvorved den vilde blive betydelig dyrere, end om det nu foreslaaede lettere System kunde anvendes.

Vi formaar heller ikke at se nogen Grund til nu at tiljedesætte Staden Alsens' Lærø for Jaalborgs, ligesaa lidt som tidligere Jaalborgs for Alsens'. Det forekommer os, at begge Kjøbstæder have et billigt Krav paa samtidig at faae Del i en Jernbaneforbindelse med det øvrige Net, og da det tillige maa være magtpaaliggende, at en saadan Forbindelse kommer saa stort et Op-land omkring disse Byer til Gode, som det er muligt uden usforholdsmæssig Bekostning, maa vi fremfor den af Flertallet foreslaaede Jernbane Ringe-Jaalborg, foretrække de i Regjeringens Forslag optagne Lommerup-Alsens og Lommerup-Jaalborgbaner, der oprindeligt foresloges af et Flertal i Folkethingets Udvalg i 1877 og forrige Aar optoges først af Landsthinget og derefter af Regjeringen. Naaget sin større Længde vil Lommerup-Jaalborgbanen paa Grund af det lettere System, der kan anvendes paa den, kunne anlægges for 1,312,000 Kr. og