

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

No 1387

Op 625.11

BETÆNKNING

AFGIVEN AF

KOMMISSIONEN ANGAAENDE ANLÆG AF NYE JÆRNBANER



KJØBENHAVN

J. H. SCHULTZ' UNIVERSITETSBOGTRYKKERI

1906

625.11. Bet

Danmark (koll.)

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

BETÆNKNING

AFGIVEN AF

KOMMISSIONEN ANGAAENDE ANLÆG AF NYE JÆRNBANER



KJØBENHAVN

J. H. SCHULTZ' UNIVERSITETSBOGTRYKKERI

1906

TEKNISK BIBLIOTEK
Danskis tekniske Højskole

BETÆNKNING

AF

KOMMISSIONEN ANGAAENDE ANLÆG AF NYE JERNBANEER



Udgivet af

Kommissionen angaaende anlæg af nye jernbaner

1890

Da det Tidsrum, i hvilket der kunde gives Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af private Jærnbaner i Henhold til Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894, udløb med Udgangen af Marts Maaned 1904, og da der — at dømme efter de Lovforslag om Jærnbaneanlæg, der i Rigsdagssamlingen 1903—04 ved privat Initiativ vare forelagte Rigsdagen — fremdeles i Landets forskellige Egne næredes Ønsker om Anlæg af en Række nye Jærnbaner, fandt Ministeriet for offentlige Arbejder det formaalstjenligt, at Spørgsmaalet om nye Jærnbaneanlægs Fremme blev gjort til Genstand for en samlet Overvejelse, og Ministeriet besluttede derfor at nedsætte en Kommission med det Formaal at undersøge og afgive Betænkning om, hvilke Jærnbaner der maatte kunne anbefales til Anlæg som Privatbaner med Tilskud fra Statskassen, eventuelt som Statsbaner, i en Periode af f. Eks. de nærmest følgende 10 Aar. Efter at saavel Folketinget som Landstinget havde udpeget hver 7 Medlemmer til at indtræde i en saadan Kommission, blev Kommissionen nedsat ved Skrivelse fra Ministeriet af 25. April 1904, se Bilag Nr. 1.

Kommissionen kom til at bestaa af følgende Medlemmer:

Generaldirektør for Statsbanerne *G. C. C. Ambt*, Formand.

Foreslaaede af Folketinget:

Folketingsmand, Gaardfæster *H. P. Pedersen*,

— , Gaardejer *Ole Olsen*,

— , — *Mølgaard-Nielsen*,

— , Lærer *S. Sørensen*,

— , Gaardejer *Frandsen*,

— , — *P. Th. Nielsen* og

— , Forretningsfører *Chr. Rasmussen*.

Foreslaaede af Landstinget:

Landstingsmand, Kammerherre *A. Hage*,

— , Justitsraad, Gaardejer *N. Hansen*,

— , Lærer *S. Jensen*,

— , Lensbaron *Juul-Rysensteen*,

— , Ingeniør *Villars Lunn*,

— , Statsrevisor *Madsen-Mygdal* og

— , Proprietær *L. Rasmussen-Vandamgaard*.

Foreslaaet af Krigsministeriet:

Oberstløjtnant, nu Oberst *B. P. Berthelsen*, daværende Chef for Generalstabens taktiske Afdeling,

og endvidere:

Direktør for Statsbanernes Regnskabsafdeling *C. O. Rimestad*,

Kommitteret ved Statsbaneanlæggene *C. F. S. Ernst*.

Afdelingsingeniør ved Statsbaneanlæggene *S. M. Andersen*,

Driftsdirektør ved de sydfyenske Jærnbaner *O. F. R. Kier*,

Landstingsmand *Jørgen Berthelsen* og

Etatsraad *J. Hammerich*, Iselingen.

Sekretærforretningerne ved Kommissionen overdroges Afdelingsingeniør ved Statsbaneanlæggene *S. M. Andersen* og Assistent i Ministeriet for offentlige Arbejder *K. Ø. Holch*.

Kommissionen konstituerede sig i et Møde den 26. Maj 1904 og besluttede, efter en foreløbig Forhandling, at foretage en Rejse til Jylland for ved Selvsyn at blive bekendt med Forholdene i Hedeegnene. Denne Rejse foretoges i Slutningen af Maj og Begyndelsen af Juni Maaned. Kommissionen samledes derefter i København og foretog en første Behandling af Arbejdsstoffet. Efter at derpaa Sekretærerne havde samlet og ordnet de foreliggende Lovforslag, Erklæringer, Andragender m. v. samt fremskaffet de fornødne tekniske og finansielle Oplysninger, underkastede Kommissionen i en Række Møder i December 1904 og Januar og Februar 1905 de forskellige Spørgsmaal en indgaaende Drøftelse og nedsatte sluttelig et Udvalg, til hvilket det overdroges at udarbejde en vejledende Indstilling om, hvilke Jærnbaneanlæg Udvalget kunde anbefale Kommissionen til Fremme. Udvalget, der bestod af Folketingsmændene Frandsen, P. Th. Nielsen og S. Sørensen, Landstingsmændene Madsen-Mygdal, Lunn, Rasmussen-Vandamgaard og Jørgen Berthelsen, Etatsraad J. Hammerich og Direktør Rimestad, og i hvilket endvidere Oberst B. P. Berthelsen indtraadte som Medlem uden Stemmeret, valgte Madsen-Mygdal til Formand. I Begyndelsen af Februar 1906 afgav Udvalget sin Indstilling, men paa Grund af Rigsdagsarbejdet samledes Kommissionen først i Maj Maaned. I en Række Møder i Maj og Juni Maaneder blev da Udvalgets Indstilling gennemgaaet, og som Resultat af sine Forhandlinger fremsætter Kommissionen herved nedenstaaende Forslag.

Forinden man gaar over til at omtale de enkelte Jærnbaneanlæg, skal man forudskikke følgende almindelige Bemærkninger:

Kommissionen vil finde det formaalstjenligt, at der ved fremtidige Statsbaneanlæg som Regel straks eksproprieres de til Anlæg af Dobbeltspor fornødne Arealer. Den hermed forbundne Udgift er ikke særlig stor; som oftest drejer det sig kun om en forøget Arealerstatning, der kan anslaaes til ca. 5 à 10,000 Kr. pr. Banemil. Dette Beløb er i ethvert Tilfælde ringe i Sammenligning med de Udgifter, som Ekspropriation til Dobbeltspor ved de i Drift værende Baner medfører, idet der her foruden Arealet skal betales Ulempeerstatninger, ligesom Bebyggelsen ofte vil gøre en passende Udvidelse af Stationerne urimelig kostbar.

Ved de i det følgende foreslaaede nye Statsbaneanlæg er der opført et fast Beløb pr. Banemil som Bidrag fra vedkommende Egne. Kommissionen har imidlertid haft under Overvejelse, om man ikke ved fremtidige Baneanlæg kunde anvende det her i Landet første Gang ved Anlægget af Slingerupbanen fulgte Princip at lade en Del af den Værdistigning, Baneanlægget tilfører Egnen, komme Banen til Gode. Til nærmere Oplysning i saa Henseende skal man henvise til den blandt Bilagene som Nr. 2 optagne Redegørelse for den ved Slingerupbanen fulgte Fremgangsmaade. Dette

Princip vilde imidlertid næppe kunne bringes til Anvendelse efter samme Regler i alle Landets Egne, ligesom en nærmere Udarbejdelse af saadanne Regler bedst vil kunne foretages ved Regeringens Foranstaltning. Man har derfor ment her at burde indskrænke sig til at henlede Ministeriets Opmærksomhed paa Spørgsmaalet, og man har ved Fastsættelsen af de Tilskud, som man foreslaar udredede af vedkommende Egne, intet Hensyn taget til, hvilken Andel Statsbanerne eventuelt tillige vilde kunne faa i Oplandets Værdistigning, eller til, at en saadan Afgift af Værdistigningen muligvis i visse Tilfælde alene bør lægges til Grund for Egnens Bidrag.

Ved Privatbaneanlæg har Kommissionen — bortset fra et Par Tilfælde, hvor ganske særlige Forhold ere til Stede — fundet det rettest ikke at foreslaa Statens Tilskud sat højere end til Halvdelen af Anlægssummen. En større Del af Kommissionens Medlemmer formener dog, at det vil være nødvendigt at afvige noget herfra, dersom de foreslaaede Baneanlæg i de tyndt befolkede og til Dels uopdyrkede Egne af Landet skulle kunne gennemføres, men at saadanne Afgifter maa blive et Billighedshensyn, som henstilles til Regeringens og Rigsdagens Overvejelse.

I de Tilfælde, hvor Statens Tilskud er foreslaaet sat til et Beløb, svarende til Ekspropriationsudgifterne eller en Del deraf, har et Medlem (Jørgen Berthelsen) forbeholdt sig sin Stilling, idet han formener, at et saadant Tilskud ikke som i tidligere tilsvarende Tilfælde bør være en ren Gave, men at Statskassen ogsaa i disse Tilfælde bør have Aktieret i Banen for sit Bidrag.

Et Medlem af Kommissionen (Jørgen Berthelsen) har endvidere fremsat Ønske om en Revision af de Bestemmelser, der optages i Eneretsbevillingerne paa Anlæg og Drift af Jærnbaner, jfr. Bilagene Nr. 3 og 4. Kommissionen har dog ment, at dette Spørgsmaal ikke falder ind under dens Opgave, og fremsætter derfor ikke noget Forslag i saa Henseende.

Endelig er Kommissionen enig om udtrykkelig at udtale, at den Omstændighed, at Statskassen gennem Bidrag til et Baneanlæg er Medejer af dette, ikke kan eller bør medføre nogen som helst Forpligtelse for Staten til i det Tilfælde, at Banen ikke kan betale sin Drift, at ofre noget Beløb for at holde Driften i Gang, og at der derfor vil kunne blive Tale om, at Banens Drift i et saadant Tilfælde maa indstilles og Banens Ejendomme realiseres, saafremt der ikke fra anden Side tilvejebringes de til Driftens Fortsættelse fornødne Beløb.

Kommissionen anbefaler følgende Baneanlæg. Hvor ikke andet er anført, anbefales det paagældende Anlæg af hele Kommissionen.

A. Statsbaneanlæg.

1. (Bilag Nr. 5 og 6). Et *Flertal* (Kommissionen med Undtagelse af Lunn) anbefaler Anlægget af en Jærnbane fra **Kjøbenhavn (Vigerslev)** til **Kjøge** under Forudsætning af, at der til Anlægget fra anden Side udredes et Bidrag af 100,000 Kr. pr. Banemil.

Denne Banes Betydning for Hovedrouten over Gjedser er saa stor, at dens Anlæg allerede derved er begrundet; men den vil tillige aflaste Banen mellem Kjø-

benhavn og Roskilde for en betydelig Del af dens Trafik og derved indtil videre overflødig gøre Anlægget af et tredje Spor paa denne Strækning samt Forstærkning af Sporet mellem Roskilde og Kjøge — Foranstaltninger, som man ellers paa Grund af den stærkt tiltagne Toggang næppe ret længe vilde kunne undgaa. Da en Kjøbenhavn—Kjøge Bane imidlertid ogsaa vil faa en ikke ringe Betydning som Lokalbane, der vil tilvejebringe en stor Værdistigning for Oplandet, finder man det rigtigt, at det som Betingelse for Anlægget kræves, at der af Egnen ydes et Tilskud til Banen af 100,000 Kr. pr. Banemil.

Mindretallet (Lunn), som beklager, at Kommissionen har manglet officiel Redegørelse for, hvilke Beløb Statskassen paaregnes at turde anvende paa Jærnbanebygning i Landet i den paatænkte Periode af 10 Aar, og som under Hensyn til Sandsynligheden af forestaaende ekstraordinære Udgifter i Anledning af Forsvarssagens endelige Ordning er betænkelig ved at foreslaa større Udgifter til Jærnbaneanlæg end absolut fornødent, maa derfor fraraade Anlægget af en Statsbane fra Kjøbenhavn (Vigerslev) til Kjøge, hvis Betydning for „Hovedrouten“ over Gjedser fuldt ud opvejes ved Bygning af den under Nr. 2 foreslaaede Bane fra Ringsted til Næstved, da Linien Kjøbenhavn—Ringsted alt er udstyret som sværeste Jærnbane med bedste Sikring og Personale til Dag- og Nattjeneste, og hvis Nytte for Egnen mellem Kjøbenhavn og Kjøge vil blive langt overgaaet af en Privatbane, der ikke kommer til at koste Staten en Øre, selv om den, som projekteret, forsynes med 12 Stationer, medens Statsbanen Kjøbenhavn—Kjøge, hvis den forsynes med 12 Stationer, vil volde Statsbanerne et ganske betydeligt Driftstab aarlig. I Henhold hertil stiller *Mindretallet* Forslag om Anlæg af den her nævnte Bane som *Privatbane* uden Tilskud af Statskassen. Efter hvad der foreligger Kommissionen og Offentligheden, vides det, at denne Bane kan bygges uden Statstilskud, og *Mindretallet* sparer altsaa herved Statskassen ca. 3 $\frac{1}{4}$ Million Kr.

2. En Jærnbane fra Ringsted til Næstved under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner udredes et Bidrag af 40,000 Kr. pr. Banemil.

Som Forbindelsesbane mellem to af Sjællands Hovedbaner bør denne Bane være paa Statens Haand. Banen vilde i øvrigt næppe heller kunne gennemføres som Privatbane, idet der fra de nærmest Ringsted og Næstved liggende Egne, der allerede ere betjente af Hovedbanerne, ikke vilde kunne ventes tegnet noget større Bidrag til Anlægget.

Det som Betingelse for Anlægget foreslaaede Tilskud af 40,000 Kr. pr. Banemil er det samme som det, der blev udredet til Slagelse—Næstved og Slagelse—Værslev Banerne.

3. (Bilag Nr. 7—11). Et Flertal (Ambt, S. M. Andersen, Jørgen Berthelsen, Ernst, Frandsen, Hage, Hammerich, N. Hansen, Juul-Rysensteen, Kier, Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard, Rimestad og S. Sørensen) anbefaler Anlægget af **Dobbeltspor paa Statsbanestrækningen Nyborg—Strib**, idet man erkender, at de forhaandenværende meget vanskelige, til Dels farlige Forhold paa den fynske Hovedbane kun ved denne Foranstaltning kunne ordnes paa en tilfredsstillende Maade.

Færdselen over den fyenske Hovedbane udgjorde:

	Tal rejsende.	Tons Gods.
1867—68.....	333,000	25,000
1880—81.....	560,000	85,000
1894—95.....	840,000	250,000
1904—05.....	1,250,000	600,000

I Tiaaret 1894—95 til 1904—05 — altsaa et Tidsrum, der svarer til det, for hvilket Kommissionen skal lægge en Plan — er Personfærdselen saaledes vokset med over 400,000 Rejser (ca. 48 pCt.), Godsfærdselen med 350,000 Tons (ca. 140 pCt.).

Til denne store og mægtig stigende Trafik haves paa den ca. 84 km. lange Strækning kun eet Spor med 15 Stoppesteder, der ligge i saa stærkt afvigende indbyrdes Afstande som fra 3,0 til 9,3 km., og Togene, der fremføres med højst ulige Hastighed (Eksprestogene ca. 60 km., Godstogene ca. 20 km. i Timen), kunne derfor kun med største Vanskelighed gennemføres planmæssig; paa de Dage (Højtiderne, Ferietiden), hvor Trafikken er særlig stærk, er enhver brugelig Krydsningsmulighed optagen, og store Forsinkelser, der vise deres Virkninger paa Toggangen baade i Jylland og paa Sjælland, ere uundgaelige. Det fortjener ogsaa at fremhæves, at Togantallet paa Fyen (31 daglige Tog) nu er større end det Antal Tog (28), der daglig førtes over den sjællandske Vestbane, da denne i sin Tid forsynedes med Dobbeltspor.

Flertallet maa derfor anse det for absolut nødvendigt, at den fyenske Hovedbane i hele sin Længde forsynes med Dobbeltspor, og anbefaler indtrængende dette Anlæg til hurtigst mulig Fremme.

Naar det fra anden Side er bragt i Forslag i Stedet for Dobbeltspor mellem Odense og Middelfart at bygge en ny enkeltsporet Statsbane mellem disse Punkter, maa *Flertallet* udtale som sin bestemte Anskuelse, at den eneste Foranstaltning, der fuldt ud kan afhjælpe de nuværende Mangler ved den fyenske Hovedbane, er Anlægget af Dobbeltspor paa hele Strækningen. Medens 2 enkeltsporede Baner ikke kunne magte mere end 2 Gange saa meget som 1 Enkeltspor, har et Dobbeltspor, hvor Togene paa det ene Spor kun bevæge sig i een Retning, paa det andet Spor i den modsatte Retning, i Virkeligheden 10 à 15 Gange saa stor Befordringsevne som et Enkeltspor. Paa et Enkeltspor maa Togene holde sig i Stationsafstand (5 à 6 km.) fra hinanden, paa et Dobbeltspor kunne de holdes i Blokafstand (1 km. eller derunder), og Blokposterne kunne lægges med samme indbyrdes Afstand, medens Afstandene mellem Stationerne som ovenfor nævnt ere indbyrdes stærkt afvigende. Men naar den nye og den gamle enkeltsporede Bane tilsammen kun vil kunne magte det dobbelte af det gamle Enkeltsfors Færdsel, og naar derhos en ny enkeltsporet Bane, der vil gaa igennem gode og velbefolkede Egne, vil faa en betydelig egen Lokaltrafik at bestride, kan en ny Bane kun tænkes at ville fri den nuværende Hovedbane for Halvdelen af dens *gennemgaaende* Færdsel eller ca. 260,000 rejsende og ca. 170,000 Tons Gods. Man vil da om 5 à 6 Aar staa paa samme Standpunkt som nu. Et Dobbeltspor paa Fyen kan med andre Ord ikke undgaas ved det af Mindretallet anbefalede Anlæg, men højst udskydes nogle faa Aar.

Hertil kommer, at ikke alene Hensynet til den gennemgaaende Færdsel, men ogsaa Hensynet til den lige saa store og stærkt stigende Lokaltrafik paa den nuværende Linie med dens talrige og store Stationsbyer gør et saadant Anlæg nødvendigt. Der kan ikke være nogen Tvivl om, at den stadig stigende Lokaltrafik vil medføre, at Dobbeltsporet vil give en betydelig forøget Indtægt, og desuden ville Drifts-

udgifterne ved Dobbeltsporet blive langt mindre end Udgifterne ved Driften af to enkeltsporede Statsbaner.

Naar Dobbeltsporet Nyborg—Strib fremtræder med en forholdsvis stor Anlægssum, hidrører dette væsentlig fra, at Overslaget indbefatter betydelige Summer til Stationsudvidelser, der ikke længere kunne undværes, og kun ere blevne udskudte af Hensyn til Planen om Dobbeltsporanlægget.

Flertallet underkender ikke det Krav, som den nordvestlige Del af Fyen har paa at faa en ny Bane, men mener, at dette billigst og simplest og paa en Maade, der langt bedre rammer Egnens Tarv, fyldestgøres ved en ny Privatbane, som denne Egn meget vel baade kan bære og forrente. Forslag herom vil findes fremsat nedenfor.

Et *Mindretal* (S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) bemærker følgende:

Vi erkende, at den stærkt stigende Færdsel, særlig for Godstrafikkens Vedkommende, har til Følge, at den nuværende Statsbane gennem Fyen ikke længere kan magte Opgaven. En Forandring her vil derfor være absolut fornøden. Denne kan ske, *enten* ved at gøre den nuværende Bane dobbeltsporet i hele dens Længde, *eller* ved at indskrænke Dobbeltsporet til Strækningerne *Nyborg-Odense* og *Middelfart-Strib* samt anlægge en enkeltsporet Statsbane (med samtidig Ekspropriation til Dobbeltspor) *fra Odense gennem Nordfyen over Sønderso til Middelfart*. Vi foretrække den sidste Udvej, fordi den er den bedste for Befolkningen og den mest økonomiske for Statskassen, hvilket fremgaar af følgende:

1) Dobbeltsporet Odense-Middelfart kræver i Anlæg omtrent samme Udgift som den enkeltsporede Statsbane gennem Nordfyen. Dobbeltsporet koster 3,840,000 Kr., den enkeltsporede Statsbane gennem Nordfyen 3,930,000 Kr. (Heraf falder paa Statskassen 3,410,000 Kr., Resten kommunalt Tilskud). Lige overfor denne Forskel, der kun udgør 90,000 Kr., vil Stat, Kommuner og Private derhos kunne spare 1,920,000 Kr. til en Privatbane Odense-Nørre Aaby, der ellers er nødvendig. Vort Forslag sparer saaledes over 1,800,000 Kr. i Anlægssum.

2) Banen gennem Nordfyen gaar gennem en frugtbar og godt befolket Egn, og ifølge alle foreliggende Oplysninger vil Driften af den give et betydeligt Overskud for Statskassen, hvorimod Dobbeltsporet ikke giver nogen forøget Indtægt.

3) Den nordfyenske Befolkning har i mange Aar næret berettigede Ønsker om at blive bedre betjent med Baneanlæg, og disse Ønsker imødekommes bedst ved et Statsbaneanlæg.

4) Skønt et Dobbeltspor selvfølgelig kan trafikere mere end 2 enkeltsporede Baner, vil det paa den anden Side vistnok erkendes, at den af os her foreslaaede Ordning maa være tilstrækkelig for en Række af Aar. Skulde saa Fremtiden gøre yderligere Udvidelser nødvendige, saa kommer man forholdsvis let over dette ved at tage den eksproprierede Grund til Dobbeltspor i Brug for en forholdsvis mindre Bekostning.

At man derved skulde begaa nogen som helst Uret mod Egnen omkring den nuværende Banelinie, vil det være vanskeligt at forstaa. Denne Egn's Beboere kunne ikke have hverken Nytte eller Fornøjelse af at se en Del Eksprestog løbe dem forbi, hvorimod det vel kan være rimeligt, at disse Eksprestog af og til kunne genere den lokale Trafik.

Hvis ikke den af os her foreslaaede Ordning kan trænge igennem, saa er det en Selvfølge, at Flertallets Forslag om en Privatbane gennem Nordfyen maa være nødvendigt. Men vi finde Anledning til at bemærke, at det ikke vil være rigtigt at lade

denne udgaa fra Odense, idet den paa den første Strækning næsten helt op mod Sønder sø vil komme til at løbe saa temmelig parallelt med Odense-Bogense Banen. Vi anbefale derfor, at Privatbanen kommer til at udgaa fra et Punkt paa den sidstnævnte Bane. Derved undgaar man at skabe unødig Konkurrence og sparer en Del Anlægs kapital.

Et andet Mindretal (Lunn) foreslaar Anlæg af Dobbeltspor fra Marslev til Nørre Aaby, hvilken Strækning fra officiel Side er oplyst at være den mest trængende til Driftslettelse. Dette Mindretal gør derved Regning paa mindst i det første Tiaar at spare 35 Kilometer Dobbeltspor à 106,000 Kroner, altsaa henved $3\frac{3}{4}$ Mill. Kr.

4. (Bilag Nr. 12—15). Et *Flertal* (Ambt, S. M. Andersen, Jørgen Berthelsen, Ernst, Frandsen, Hage, Hammerich, N. Hansen, Juul-Rysensteen, Kier, Lunn, Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard, Rimestad og S. Sørensen) foreslaar, at der for Statskassens Regning anlægges **en Jærnbane fra Give til Herning** under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner udredes et Bidrag af 25,000 Kr. pr. Banemil, og i **Forbindelse hermed, at Vejle—Give Banen erhverves for Staten og ombygges for den gennemgaaende Trafik**, saaledes som det i sin Tid blev foreslaaet af den jydsk Jærnbane-kommission af 1898 og vedtaget af Folketinget. Man vil ved et saadant Anlæg tilvejebringe en Route Holstebro—Herning—Vejle, der betydelig vil forkorte Vejen for Trafikken mellem det nordvestlige Jylland og det sydøstlige Jylland, Øerne og København.

Et Medlem af Flertallet (Jørgen Berthelsen) har, uagtet han er mest stemt for, at Forbindelsen Vejle—Herning etableres som Privatbane, ad hvilken den gennemgaaende Trafik godt kunde ledes, og uagtet han maa formene, at en saadan Ordning vilde blive langt den billigste baade i Anlæg og Drift, dog tiltraadt Flertallets Forslag. Under Forhandlingerne viste det sig nemlig, at Statsbanernes Repræsentanter i Kommissionen vare deciderede Modstandere af denne Tanke, og da det maa erkendes, at denne Bane ikke netop er den, der bedst egner sig som Forsøgsbane i den antydende Retning — navnlig naar den ledes af Tankens Modstandere — har dette Medlem for at undgaa, at Ideen: at lade den gennemgaaende Trafik besørge ved Privatbaner, skulde lide Skibbrud, stemt for en Statsbane, da en Forbindelse var nødvendig.

Endvidere bemærkes, at naar der skal etableres en Statsbaneforbindelse mellem Vejle og Herning, bør det være under den Forudsætning, at der for denne Banes Vedkommende følges lignende Regler som andre Steder, hvad det af Flertallet stillede Forslag, som det foreligger, formentlig ikke medfører.

Erhvervelsen af Vejle—Give Banen maa, som ogsaa anført i Motiverne til det i Folketinget i 1900 fremsatte Forslag til Tilvejebringelse af en Statsbaneforbindelse mellem Vejle og Herning, ske ved Ekspropriation, og Banen maa da formentlig betales med, hvad den er værd. For Driftsaaret 1905—06 udgjorde Overskuddet med Fradrag af Tantième ca. 58,000 Kr. Der er derfor en Mulighed for, at en Taksationskommission kan sætte Værdien af Banen højere end den Sum, Banen har kostet Aktionærerne, 1,230,000 Kr., idet der kan ses bort fra det mulige Rentetab, som nogle af Aktionærerne have lidt i Banens første Aar, da det opvejes ved den Nytte, de have haft af

Banen. Staten har til Anlægget bidraget med den halve Ekspropriation uden herfor at have faaet Aktier, og regnes dette med, vil den altsaa kume komme til at betale Banen med adskilligt mere, end den har kostet. Endelig skal der efter Forslaget til Anlægget fra Egnen ydes et Tilskud af 25,000 Kr. pr. Mil af Banen Give—Herning. Derefter vil Egnen Vejle—Give, der maa henregnes til de bedre stillede Dele af Landet, kunne opnaa at faa en Statsbane ikke alene uden at yde noget Tilskud, men endogsaa faa Penge til, hvorimod de fattigere Hedekommuner maa yde Tilskud. Selv om nu Vejle—Give Banens Aktionærer ville stille sig velvilligt overfor Spørgsmaalet om Banens Afhændelse til Staten, bør der i Betænkningen sættes en Grænse for Affindelsessummen, og Flertallets Indstilling burde derfor hellere affattes saaledes:

at der for Statskassens Regning anlægges en Jærnbane fra Vejle til Herning under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner udredes et Bidrag af 25,000 Kr. pr. Banemil. Saafermt der med Vejle—Give Jærnbane kan opnaas en tilfredsstillende Ordning, kan denne Bane erhverves af Staten og ombygges for den gennemgaaende Trafik, hvorefter den saaledes tilvejebragte Jærnbane indgaar som Led i Banen fra Vejle til Herning.

Til Erhvervelsen af Vejle—Give Banen kan anvendes højst den Sum 1,230,000 Kr., som Anlægget har kostet de interesserede, hvori dog maa ske et passende Afdrag, saafermt Banen med Tilbehør ikke paa Overdragelsens Tid i enhver Henseende findes i fuldstændig og vel vedligeholdt Stand.

Et Mindretal (S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) henviser angaaende dette Anlæg til de under Nr. 33 (Refsnæs—Hou Routen) gjorte Bemærkninger, og foreslaar *den nuværende Vejle—Give Bane forlænget til Herning som Privatbane.*

5. (Bilag Nr. 16—23). En Jærnbane fra Silkeborg eller Funder over Grindsted til Bramminge under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner ydes et Bidrag af 25,000 Kr. pr. Banemil.

Dette Baneanlæg er anbefalet af den jyske Jærnbanekommission af 1898 og vil paa en hensigtsmæssig Maade afhjælpe Jærbanetrangen i jærbanetomme Egne. Ogsaa for den gennemgaaende Trafik vil Banen faa nogen Betydning, og naar Långaa—Silkeborg Banen bliver færdig, tjene til, efterhaanden som Vestbanen belastes, at optage Trafikken til Esbjerg fra Nordjylland.

Det foreslaaede Kommunitilskud er det samme som det, der i Henhold til Lov af 27. April 1900 er ydet til Holstebro—Herning, Viborg—Herning og Långaa—Silkeborg Jærbaner.

Et Medlem (Lunn) foreslaar Banen ført fra Funder (ikke fra Silkeborg over Funder) til Bramminge, og med udtrykkelig Tilføjelse „saa retlinet som muligt og, hvad Stationsanlæg angaar, saa enkel som muligt“.

6. (Bilag Nr. 24—29). En Jærnbane fra Skjern til Videbæk under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner ydes et Bidrag af 25,000 Kr. pr. Banemil.

Som det ses af Bilagene, har Kommissionen modtaget Andragender om Anlæg af en Statsbane fra Skive over Over Feldborg og Videbæk til Skjern. Man er paa det

rene med, at en Bane gennem disse udstrakte Hedeegne vil være af megen Betydning for Egnenes Ophjælpning, samt at det ikke vil være muligt for Befolkningen at bringe de Ofre, som Anlægget af en Privatbane vilde kræve. Man har imidlertid af Hensyn til de betydelige Summer, der vilde medgaa til Anlægget, ikke ment det forsvarligt nu at foreslaa dette Baneprojekt gennemført i dets Helhed, men anbefaler, at der foreløbig anlægges en Statsbane fra Skjern til Videbæk.

Angaaende det foreslaaede Kommune-tilskud gælder det samme som under foregaaende Nr. anført.

Et *Mindretal* (Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen og Chr. Rasmussen) foreslaar, at hele Strækningen fra Skive til Skjern anlægges allerede nu i den forestaaende Periode. Mindretallet føler sig vel tiltalt ved, at hele Kommissionen erkender Berettigelsen og Nødvendigheden af, at hele Strækningen til sin Tid anlægges; men Mindretallet maa alligevel i Følge alle de Oplysninger, som ere tilstillede Kommissionen, fastholde som det rette, at hele Banen anlægges i 1. Række sammen med de øvrige af Kommissionen foreslaaede Baner.

Forslagsstilleren af Skive—Skjern Banen (Mølgaard-Nielsen) der indsaa, at Forslaget næppe vilde faa tilstrækkelig Tilslutning, stillede 2 subsidiære Forslag, gaaende ud paa: a) en Statsbane fra Skive over Haderup til Over Feldborg og b) en Statsbane fra Skjern til Videbæk, hvilken sidste hele Kommissionen altsaa har tiltraadt. Derimod lykkedes det ikke at vinde Flertal for det subsidiære Forslag a, og det Mindretal (Frandsen, N. Hansen, Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen og Chr. Rasmussen), der stemte herfor, ønsker derfor her at pointere, at Trangen til en Bane fra Skive til Over Feldborg efter dets Mening i Grunden er lige saa stor som til en Bane fra Skjern til Videbæk. At Feldborg, hvor der er mellem 3 og 4 Mil til Købstæderne Holstebro, Skive og Viborg samt til Herning, har faaet en Station i Karup paa Viborg—Herning Banen i en Afstand af 2 à 3 Mil, vil ikke afhjælpe Banetrangen, især da Vejen til nævnte Station gennem milelang Hede næsten er ufarbar, særlig om Vinteren, og det vil være umuligt for den fattige Haderup Kommune at istandsætte Vejen nogenlunde paa saa langt et Maal. Endvidere skal Mindretallet fremhæve, at det store Mergelleje i Over Feldborg vil kunne komme til at gøre megen Gavn og faa en overordentlig Betydning og Værdi for de mergelfattige Jorder i Omegnen, og det samme er Tilfældet med de derværende store og gode Tørvearealer.

7. Et *Flertal* (Ambt, S. M. Andersen, Jørgen Berthelsen, Ernst, Frandsen, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen, Kier, Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rimestad og S. Sørensen) indstiller, at **Kalundborg-Aarhus Routen overgaar til Statsdrift**, at der anskaffes 3 nye hurtigsejlende Skibe samtidig med, at Besejlingsforholdene ved Samsø forbedres, eventuelt ved et Statsbidrag.

At den nuværende Route Kalundborg-Aarhus er utilfredsstillende, derom har der i Kommissionen kun været een Mening. Routen besejles med ældre Skibe, hvis Hurtighed lader meget tilbage at ønske, og som derhos som oftest forsinkes til lige stor Ulempe for Publikum og Statsbanerne. Da Routen drives af et privat Selskab, er Staten ikke Herre over Taksterne, hvorfor Billetprisen ad denne Route, til Trods for, at den er kortere end Vejen over Fredericia, er lige saa dyr eller endog dyrere end Billetprisen for Rejser over Fredericia.

Der er imidlertid ikke opnaaet Enighed i Kommissionen om, paa hvilken Maade de omtalte Mangler skulle afhjælpes. Et Mindretal vil nedlægge Kalundborg—Aarhus Routen og foreslaar i Stedet derfor, at der etableres en Dampfærgeforbindelse Refsnæs—Hou med Anlæg af Jærnbaner Kalundborg—Refsnæs og Odder—Hylke samt Erhvervelse af den private Aarhus—Odder—Hou Bane. Flertallet har, som det nærmere vil fremgaa af, hvad der nedenfor under Nr 33 er anført, ikke kunnet slutte sig til dette Forslag, men maa formene, at Kalundborg—Aarhus Routen bør forbedres ved, at Staten overtager Driften og anskaffer 3 nye hurtigsejlende Skibe. I Forbindelse hermed maa det anbefales, at der foretages en saadan Forbedring af Havneforholdene paa Samsø, at Øen kan anløbes af mere dybtgaaende Skibe, — en Foranstaltning, som man efter, hvad der er Kommissionen bekendt, paa Samsø er villig til at bringe til Udførelse, saafremt Staten vil yde et passende Bidrag.

Et Medlem (Lunn), som kun har økonomiske Betænkeligheder ved i det første Tiaar at skride til Etableringen af en Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs og Hou med Jærnbanelutninger hertil, foreslaar, at Staten, indtil Dampfærgeanlægget kan gennemføres, paa billigste Maade — ved Statsdrift eller ved Privatdrift, men i begge Tilfælde med gennemgaaende Billettakster — tilvejebringer en tilfredsstillende Dag- og Natfart mellem Kalundborg og Aarhus (Anløbning af Samsø kun paa Dagfarten) med gunstigst mulig Togtilslutning paa begge Sider, i hvilken Henseende, i Mod-sætning til hvad der er anført, her med Bestemthed hævdes, at Bekostningen ved et nyt Iltog Kjøbenhavn—Kalundborg kan spares, da det nuværende Aftentog, blot ændret til at holde ved hveranden Station, kan gøre fuld Fyldest baade for rejsende og Post og baade for Strækningen paa Sjælland og for Overfarten til Jylland, endda dets Afgangstid udskydes henimod en Time. Paa samme Maade kunne Aftentogenes rejsende fra Thisted og Frederikshavn, som komme til Aarhus Kl. 10²⁴ og 11¹⁰ Aften, naa Kjøbenhavn Kl. 7 eller tidligere næste Morgen, naar man blot vil fremskynde det nuværende Morgentog fra Kalundborg det mest mulige. Har man gode, hurtige og rummelige Skibe, ville de allerfleste rejsende til og fra Nordjylland især om Natten absolut foretrække en 4 Timers Sejlads med den Hvile, som kan have om Bord, for den Pine, det i Virkeligheden er at tilbringe en Nat i en III Klasses fyldt Kupé, saa meget mere som de under disse Forhold ogsaa rejse billigere, fordi det er langt den korteste Vej, og de endda ville forkorte Rejsen een à to Timer. Men vælger Strømmen til og fra Nordjylland at gaa over Kalundborg, vil Dag- og Natfarten betale sig udmærket godt for Statsbanerne.

Et andet Medlem (Rasmussen-Vandamgaard) stemmer ikke for, at Staten overtager Dampskibsfarten Kalundborg—Aarhus, idet han antager og med god Grund formener, at en bedre og hurtigere Forbindelse paa billigere Betingelser kun kan opnaas paa Statskassens Bekostning, idet Statsdrift erfaringsmæssig vil blive dyrere end en Ordning med Det forenede Dampskibsselskab.

Dette Medlem vil foreløbig være mest tilfreds med en *tilfredsstillende* Ordning af de bestaaende Forhold.

B. Privatbaneanlæg.

8. (Bilag Nr. 30—31). **En Jærnbane fra Hornbæk til Gilleleje** uden Tilskud fra Statskassen.

Denne Bane formenes væsentligst at ville faa Betydning ved at gøre nye Arealer egnede til Villabebyggelse, og man finder derfor ikke, at der er nogen Grund for Statskassen til at støtte Anlægget ved direkte Bidrag.

Et Medlem (Chr. Rasmussen) ønsker dog at fremhæve, at Staten som Ejer af et betydeligt, til Villabebyggelse egnet Areal langs Banen vil have Anledning til at tegne sig for Bidrag til Anlægget i samme Forhold som de øvrige i Anlægget interesserede Grundejere.

9. (Bilag Nr. 32—33). **En Jærnbane fra Vanløse til Jyllinge** uden Tilskud fra Statskassen.

Efter Kommissionens Mening maa denne Bane ligesom Slangerupbanen kunne bygges uden Statstilskud.

10. (Bilag Nr. 34). *Et Flertal* (Jørgen Berthelsen, Frandsen, N. Hansen, S. Jensen, Kier, Madsen-Mygdal, Mølgaard-Nielsen, P. Th. Nielsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard, Rimestad og S. Sørensen) anbefaler, at der anlægges **en Jærnbane fra Roskilde over Skibby til Frederikssund** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

Mindretallet (Ambt, S. M. Andersen, Ernst, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen, Lunn og Ole Olsen) vil foretrække, at Banen kun føres fra Roskilde til Skibby, hvorved Anlægsomkostningerne ville reduceres betydelig, og man navnlig vil spare Anlæg af en Bro over Issefjorden, anslaaet til 8 à 900,000 Kr.

11. (Bilag Nr. 35—36). *Et Flertal* (Jørgen Berthelsen, Frandsen, Hage, N. Hansen, S. Jensen, Kier, Lunn, Madsen-Mygdal, Mølgaard-Nielsen, P. Th. Nielsen, H. P. Pedersen, Rasmussen-Vandamgaard og S. Sørensen) anbefaler, at der anlægges **en Jærnbane fra Hørve til Værsløv** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen. Man finder denne Bane vel motiveret, ogsaa fordi der ved den vil tilvejebringes en hensigtsmæssig, nu savnet Forbindelse mellem Odsherred og Havnebyen Kalundborg.

Mindretallet (Ambt, S. M. Andersen, Ernst, Hammerich, Juul-Rysensteen, Ole Olsen og Rimestad) mener, at dette Baneanlæg savner Berettigelse, idet Oplandet i Virkeligheden maa siges at være betjent ved de bestaaende Baner.

12. (Bilag Nr. 37—38). **En smalsporet Jærnbane fra Stege til Møns Klint** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

Naar man, uagtet denne Bane gaar igennem særdeles frugtbare og velbefolkede Egne, dog foreslaar et Statstilskud af Halvdelen af Anlægssummen, er Grunden den, at Banen maa erkendes at have mere end rent lokal Betydning ved som Turistbane at aabne let Adgang ogsaa for fremmede til et af Landets smukkeste Punkter. En Betingelse for Statens Deltagelse i Udgiften maa dog være, at der skaffes Sikkerhed for, at Adgangen til Klinten, der som bekendt er i privat Eje, ogsaa i Fremtiden bliver fri.

13. (Bilag Nr. 39—40). En Jærnbane fra Nykjøbing paa Falster til Stubbekjøbing med et Tilskud fra Statskassen, svarende til $\frac{2}{5}$ af Anlægssummen.

14. (Bilag Nr. 41—43). En Jærnbane fra Nakskov til Kragenæs med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne.

To Medlemmer (Ole Olsen og Rasmussen-Vandamgaard) foreslaa Banen ført videre fra Kragenæs over Birket og Stokkemærke til et Punkt paa Bandholmbanen.

15. (Bilag Nr. 44—55). Et Flertal (Kommissionen med Undtagelse af S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) anbefaler Anlægget af **en Jærnbane fra Odense eller et Punkt paa Nordfyenske Jærnbane over Sønder sø til Nørre Aaby, eventuelt med en Sidebane til Bogense** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne.

Et Medlem af Flertallet (Lunn) maa dog bestemt holde paa, at Ordet „eventuelt“ bør udgaa af Forslaget til Bedste for den lille By Bogense, hvis Kaar ellers ved Banens Anlæg kunne blive saadanne, at den ser sig berøvet sit hidtidige og naturlige Opland eller maa bøde ublu for at faa Del i Anlægget.

Et andet Medlem af Flertallet (Jørgen Berthelsen) foreslaar, at der efter „Nørre Aaby“ tilføjes „eller Middelfart“.

Mindretallet (S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) anbefaler, at der anlægges en enkeltsporet Statsbane fra Odense over Sønder sø til Middelfart med et Tilskud fra Kommunerne paa 80,000 Kr. pr. Banemil, og saaledes, at der straks eksproprieres de til Anlægget af et andet Spor fornødne Arealer. I Forbindelse hermed foreslaar Mindretallet, at der eventuelt anlægges en Sidebane til Bogense som Privatbane med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen. Angaaende disse Forslag henvises i øvrigt til Bemærkningerne ovenfor under Nr. 3.

16. (Bilag Nr. 56). En Jærnbane fra Faaborg eller et Punkt paa Ringes—Faaborg Banen til Svendborg eller et Punkt paa Odense—Svendborg Banen mellem Svendborg og Sørup med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne.

17. (Bilag Nr. 57). En smalsporet Jærnbane fra Rudkjøbing til Spodsbjerg med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Ekspropriationsudgifterne.

18. (Bilag Nr. 58—59). Et *Flertal* (Kommissionen med Undtagelse af Juul-Rysensteen) anbefaler Anlægget af **en Jærnbane fra Hjørring over Løkken til Aabybro** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

Afgørelsen af, om Banen fra Hjørring skal føres over Lønstrup eller direkte til Løkken, bør formentlig holdes aaben, til Spørgsmaalet om Eneretsbevillings Meddelelse foreligger.

Mindretallet (Juul-Rysensteen) kan kun tiltræde Forslaget, for saa vidt angaar en Jærnbane fra Hjørring til Løkken.

19. (Bilag Nr. 60—61). Et *Flertal* (Kommissionen med Undtagelse af Ernst og Juul-Rysensteen) anbefaler Anlægget af **en Jærnbane fra Hjørring til Dybvad eller Hørby** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen, idet man finder det naturligt, at Banen udgaar fra Hjørring, der er Amtets Hovedby, og hvortil Egnens Forbindelse nu er meget vanskelig.

Mindretallet (Ernst og Juul-Rysensteen) har ikke kunnet slutte sig til dette Forslag, fordi et Baneanlæg i denne Egn efter Mindretallets Formening naturligere maatte have en anden Retning, nemlig fra Brønderslev til Frederikshavn.

20. (Bilag Nr. 62—63). Et *Flertal* (Jørgen Berthelsen, Frandsen, N. Hansen, S. Jensen, Kier, Lunn, Madsen-Mygdal, Mølgaard-Nielsen, P. Th. Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard og S. Sørensen) anbefaler, at **Eskjær-Slynge Mergelbane omdannes til en Trafikbane og forlænges til Tolne Station**, og at der hertil af Statskassen ydes et Tilskud, svarende til $\frac{3}{4}$ af Udgifterne.

Mindretallet (Ambt, S. M. Andersen, Ernst, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen og Rimestad) kan ikke anse det for rigtigt, at Staten støtter et Baneanlæg som dette, hvor Muligheden for at gennemføre en Drift, der kan bære sig, er yderst tvivlsom.

21. (Bilag Nr. 64—65). Et *Flertal* (Kommissionen med Undtagelse af Ernst og Chr. Rasmussen) anbefaler Anlægget af **en Jærnbane fra Aars til Hvalpsund** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen, idet det er oplyst, at Aars—Nibe—Svendstrup Banens Bestyrelse vil være villig til at drive Banen i Forbindelse med og i Forlængelse af Nibebanen.

Mindretallet (Ernst og Chr. Rasmussen) kan ikke gaa med til dette Forslag, da Banen formentlig ikke vil faa tilstrækkeligt Opland.

22. (Bilag Nr. 66—68). **En Jærnbane fra Ryomgaard til Gjerrild, eventuelt til Grenaa** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

Et Medlem (Lunn) kan kun gaa med til Forslaget, naar det lyder: fra Ryomgaard over Gjerrild til Grenaa (ikke *eventuelt* til Grenaa), da der ellers vil kunne stilles urimelige Krav til den fattige lille By Grenaa for dens Tilslutning til Jærnbaneanlægget, som uden denne Tilslutning er et svært Indhug i Grenaa's hidtidige Opland.

23. (Bilag Nr. 69—72). En elektrisk Jærnbane mellem Randers og Aarhus uden Tilskud fra Statskassen.

Der er til Kommissionen indkommet en Række Andragender om Anlæg af elektriske Baner — Frederikssund—Karrebæksminde, paa Møen, Randers—Aarhus, Randers—Viborg m. fl. — I Almindelighed mener Kommissionen ikke at kunne tilraade Gennemførelsen af saadanne Anlæg, idet det synes, som om en virkelig lønnende Drift af denne Slags Baner for Tiden kun kan paaregnes, saafremt der kan skabes en meget intensiv Trafik samtidig med, at Banedriften kombineres med almindeligt Elektricitetsværk, og at som Følge heraf saadanne Jærnbaner kun ville kunne drives med Fordel i Omegnen af meget store Byer.

Det eneste af de fremkomne Projekter, der efter Kommissionens Mening frembyder nogen Mulighed for en rentabel Drift, er Forslaget om en elektrisk Bane mellem Randers og Aarhus, og man har derfor troet at kunne anbefale dette Projekt under Forudsætning af, at saavel Anlægget som Driften af Banen gennemføres uden nogen som helst Forpligtelse for Statskassen.

24. (Bilag Nr. 73—74). Et Flertal (Jørgen Berthelsen, Ernst, Frandsen, N. Hansen, S. Jensen, Kier, Lunn, Madsen-Mygdal, Mølgaard-Nielsen, P. Th. Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard og S. Sørensen) anbefaler Anlægget af en Jærnbane fra Rødkjærsbro til Kjellerup med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen. Denne Bane vil sandsynligvis kunne forrente sig godt, og det synes derfor naturligt, at Staten støtter dens Anlæg.

Mindretallet (Ambt, S. M. Andersen, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen og Rimestad) fraraader, at der af Statskassen ydes noget Bidrag til dette Anlæg, dels paa Grund af dets særlig lokale Karakter, dels fordi Banens Opland nu til Dels betjenes af Viborg—Herning Banen, dels endelig, fordi der herved skabes Præcedens for Statstilskud til Anlæg af en Mængde saadanne Baner, der kun naa et Par Mil ud fra Hovedbanen.

25. (Bilag Nr. 75). En Jærnbane fra Hammel til Thorsø Station paa Langaa—Silkeborg Banen med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

26. (Bilag Nr. 76). En Jærnbane fra Bryrup til et Punkt paa Silkeborg—Bramminge Banen med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

27. (Bilag Nr. 76). En Jærnbane fra Tørring til et Punkt paa Silkeborg—Bramminge Banen med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

28. (Bilag Nr. 77—78). En Jærnbane fra Vandel til Grindsted med et Tilskud af Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

29. (Bilag Nr. 79—81). En Jærnbane fra Varde til Grindsted med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

30. (Bilag Nr. 82—93). Et *Flertal* (Jørgen Berthelsen, Frandsen, N. Hansen, S. Jensen, Kier, Madsen-Mygdal, Mølgaard-Nielsen, P. Th. Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Rasmussen-Vandamgaard og S. Sørensen) anbefaler Anlægget af **en Gaffelbane**

Grindsted— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Vejen} \\ \text{Bramdrup—Kolding} \end{array} \right.$ med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen. Delingspunktet for Gaffelbanen har Flertallet tænkt sig i Egnen mellem Bække og Verst, men dets Beliggenhed maa senere nærmere fastsættes. Man formener, at en virkelig Betjening af det paagældende store jærnbanelomme Rum kun faas ved, at der føres en Bane fra Grindsted direkte til Lunderskov eller Kolding. Da imidlertid en saadan Bane vil gaa igennem en Del af Vejens Opland og saaledes være til Skade for denne oplomstrende By, anser man den foreslaaede Gaffelbane for en naturlig Løsning af dette vanskelige Spørgsmaal.

Tre Medlemmer af Flertallet (Kier, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) ønske dog principalt — navnlig af Hensyn til den gennemgaaende Trafik —, at Linien Grindsted—Vejen anlægges som Statsbane paa samme Betingelser som Banen Nr. 5.

Et *Mindretal* (Ambt, S. M. Andersen, Ernst, Hage, Hammerich, Juul-Rysensteen og Lunn) anser en saadan Gaffelbane for en meget uhensigtsmæssig Løsning. Dels er Driften af en Gaffelbane erfaringsmæssig meget dyr, dels vil Banen fra Delingspunktet til Kolding faa et Opland, der til Dels er betjent ved bestaaende Baner. Mindretallet maatte derfor foretrække en anden Løsning, f. Eks. en Jærnbane fra Grindsted til Lunderskov eller Vejen. Et Medlem af Mindretallet (Lunn) anbefaler en Jærnbane fra Vejen over Kragelund til Bindeballe paa Vejle—Vandel Banen og samtidig Kolding—Egtved Banens Ombygning til normalsporet Bane og Forlængelse til Bindeballe, hvorved Grindsted faar direkte Forbindelse saavel til Vejen som til Kolding.

31. (Bilag Nr. 94). **Smalsporede Jærnbaner fra Kolding til Hejls og Taps** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til Halvdelen af Anlægssummen.

32. **En smalsporet Jærnbane fra Ribe til Grænsen (Gjelsbro)** med et Tilskud fra Statskassen, svarende til $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen.

Et Medlem (Juul-Rysensteen) har ikke kunnet samstemme med det Flertal, han i øvrigt har sluttet sig til, i at Staten bidrager udover Ekspropriationsudgifterne til Forlængelsen af Privatbanerne Nr. 25—29, naar Længdebanerne Vejle—Give—Herning og Bramminge—Grindsted—Silkeborg bygges som Statsbaner.

Det forekommer dette Medlem, at der derefter bliver saa korte Afstande for alle Beboere i denne Landsdel til bestaaende Baner, at yderligere Baneanlæg ikke kunne anses for særlig nødvendige eller begrunde yderligere Krav til Statskassen fra Beboernes Side, der i alt væsentligt selv maatte bygge og drive saadanne Baner, hvis de kræves anlagte.

Havde man ikke fastholdt Kravet om Banen Silkeborg—Grindsted—Bramminge, men afventet det Tidspunkt, hvor et saadant Anlæg antagelig kunde forrente sig eller vilde være nødvendigt for Stats-Trafik, skulde han have stemt for Bidrag til

Tværbaner, der satte Landsdelen i Forbindelse med bestaaende Anlæg; men vedtages de store Linier, har Staten ofret saa meget, at der vel næppe for nogen Egn i Landet er bragt saa betydeligt pekuniært Offer, baade med Hensyn til Anlægssum og eventuelt Driftstab.

Endelig er der af Medlemmer af Kommissionen stillet de under Nr. 33—35 opførte Forslag, der ikke have kunnet samle noget Flertal for sig.

33. (Bilag Nr. 95—104). Et *Mindretal* (N. Hansen, S. Jensen, Madsen-Mygdal og P. Th. Nielsen) anbefaler, at der etableres en **Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs og Hou**, og at der bygges **Jærnbaner mellem Kalundborg og Refsnæs og mellem Odder og Hylke**, samt at Staten erhverver Aarhus—Odder—Hou Banen.

At den stærkt stigende Trafik over Lillebælt nødvendiggør nye Trafikmidler, derom er der kun een Mening. Af Hensyn hertil var man fra Statsbanernes Side allerede i 1898—99 ifølge Generaldirektoratets Skrivelse af 14. Marts 1899 (Rigsdagstidende 1898—99, Tillæg B. Sp. 2017—22) inde paa, at en Bro over Lillebælt var paatrængende nødvendig, og Lovforslag med dette Formaal for Øje blev forelagt Rigsdagen. Siden den Tid er Trafikken vokset i meget betydelig Grad, og det er derfor klart, at Trangen til nye Udvidelser er bleven endnu føleligere. Denne Trang kan afhjælpes paa 2 Maader, *enten* ved Anlæg, der fremdeles holde Trafikken samlet over Lillebælt, *eller* ved Anlæg, der sprede Trafikken.

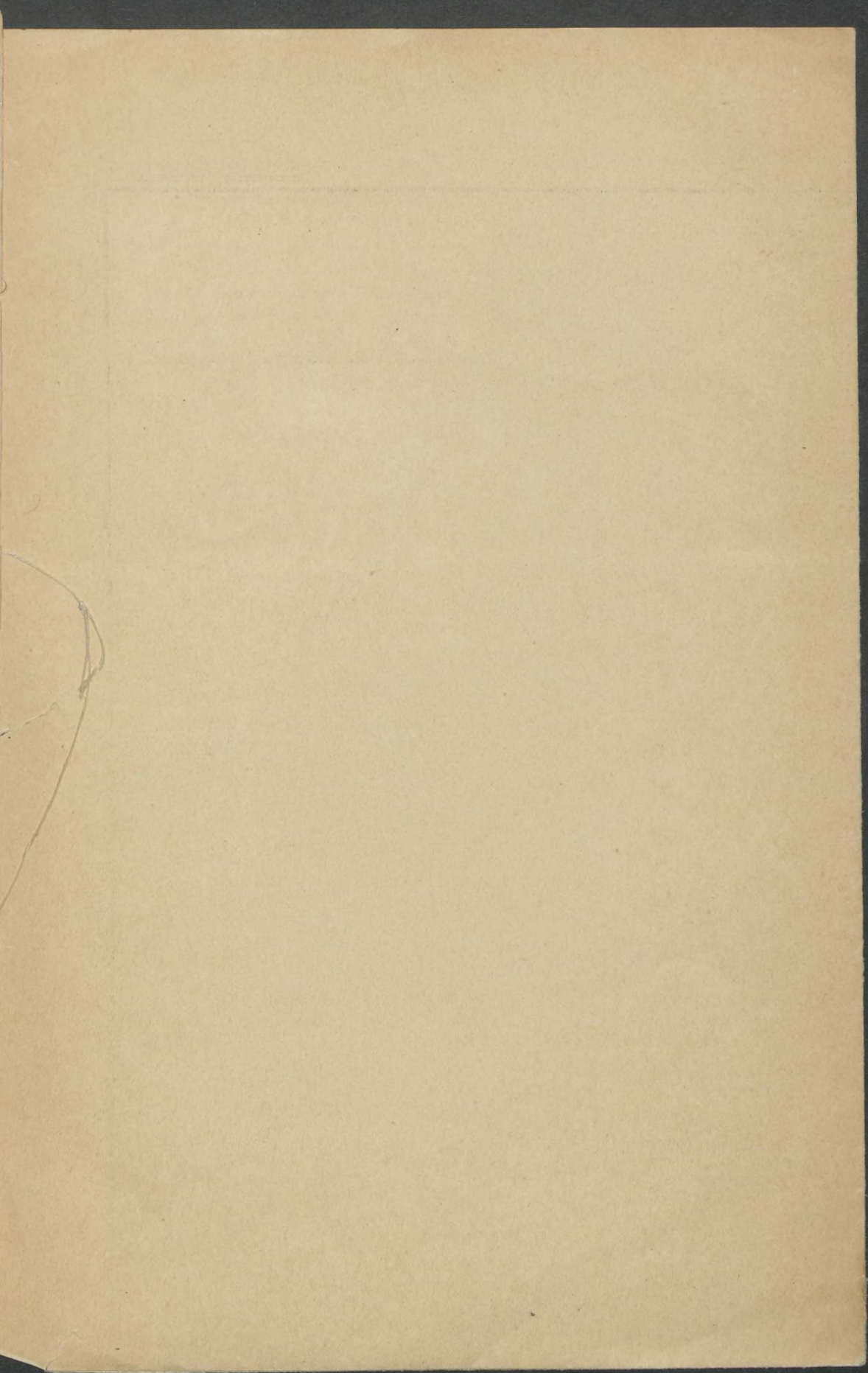
Vort Forslag tager Sigte paa det sidste, og det er vor Overbevisning, at de af os foreslaaede Anlæg ville gøre Fyldest i fortrinlig Grad. Fordelene ved Refsnæs-Hou Linien er der gjort udførlig Rede for i Bilag Nr. 99, og vi skulle derfor her indskrænke os til følgende Enkeltheder.

Saa godt som hele den Del af Jylland, der ligger nord for Linien Hou-Skanderborg-Skjern (med Undtagelse af Aarhus og Herning) ønsker denne Route gennemført, særlig fordi der derved opnaas en hurtigere og billigere Forbindelse med København. Allerede tidligere er der til Jærnbanekommissionen af 1898 indkommet Andragender om denne Routes Gennemførelse fra ikke mindre end 60 forskellige Foreninger, deraf 31 Landboforeninger, 15 Haandværker- og Industriforeninger, 13 Handelsforeninger og de samvirkende jydsk Fiskeriforeninger.

Til nærværende Kommission er indkommet Andragender i lignende Retning

- 1) fra Udvalget angaaende Hou-Refsnæs Routen, dateret 30. Juni 1904 (Bilag Nr. 99).
- 2) Andragende til Regering og Rigsdag, dateret Febr. 1902 fra en Del navngivne Mænd i Midtjylland (Bilag Nr. 98), hvilket særlig bedes bemærket, og
- 3) fra 34 jydsk Landboforeninger ved en Deputation, bestaaende af Proprietær Okholm, Bøllinghede, Amdraadsmedlem Jens Sørensen, Saxager, og Gaardejer Anders Nielsen, Svejstrup Østergaard (Bilag Nr. 103).

Disse Andragender maa betragtes som Udtryk for et almindeligt Krav hos Befolkningen i den Del af Jylland, der ligger nord for Linien Hou-Skanderborg-Skjern, et Landomraade, der andrager omtrent det halve af Danmarks Areal og $\frac{1}{3}$ af Landets Indbyggere.





TEKNISK BIBLIOTEK

Danmarks tekniske Højskole