

at de i § 1 under a. og b. nævnte Baner skulle kunne føres (efter Indenrigsministerens nærmere Bestemmelse) enten til Svendborg og Grenaa eller til disse Byers Havne. Det er særlig den Omstændighed, at Grenaa Havn ligger $\frac{1}{2}$ Mil fra denne By, som har foranlediget Udvalget til at stille dette Ændringsforslag, da det ikke har staaet klart for Udvalget, om Ministeren uden en saadan udtrykkelig Bestemmelse vilde have den fornødne Bemyndigelse i saa Henseende. Udvalget forudsætter i Øvrigt, at Indenrigsministeren ved § 3 vil være tilstrækkeligt bemyndiget til at tage Bestemmelse om, hvor Banen skal ende ved de nævnte Byer, til at paalægge Koncessionshaverne ved et Hestepor at sætte Endestationerne i Forbindelse med Havnene og lign.

Af Hensyn til tvende for Udvalget indbragte Andragender om andre Baner, der eventuelt skulde slutte sig Banen fra Randers til Grenaa, har Udvalget fundet særlig Anledning til, ved et Ændringsforslag til § 3, 1ste Stykke (se nedensfor under Nr. 7), at foreslaa optaget i Loven en udtrykkelig Bestemmelse om, at der i de Koncessioner, som gives efter denne Lov, skal tages et Forbehold om, at eventuelle Baner, hvorpaa der senere maatte blive givet Koncession, kunne sættes i Forbindelse med vedkommende Bane. En saadan Bestemmelse, som ogsaa vil have Betydning for andre Baner end netop Randers-Grenaa-Banen, er muligvis strengt taget ikke nødvendig, forsaavidt som Indenrigsministeren ogsaa uden udtrykkelig Bestemmelse i Loven maatte kunne tage det omtalte Forbehold i Koncessionerne; men Udvalget finder det dog rigtigst, at dette udtrykkelig i Loven paalægges Indenrigsministeren.

Udvalget anser alle de tre foreslaaede Baner for at være fornuftige og forsvarelige Foretagender, om end de Hensyn, som tilraabe at anlægge dem, ere forskjellige. Medens Odense-Svendborg-Banen kommer til at gjennefsjære en en rig og velbefolket Egn, og derfor rimeligvis har mest Udsigt til at komme i Stand og eventuelt at forrente Anlægskapitalen, som i Øvrigt maa antages at ville blive endel større end den, der udtræves til de andre Baner, anbefales Randers-Grenaa-Banen nærmest ved den Omstændighed, at den vil bringe en Landsdel, der hidtil har ligget meget affondret, i Forbindelse med sine naturlige Omsetnings- og Udsibningscentre. Dette sidste Hensyn taler i endnu højere Grad for Anlæget af en Bane fra Silkeborg til Herning. Dens Betydning vil nærmest være den samme som den vestjydske Banes: at bidrage til at fremdrage Befstandstilder, som hidtil have maattet ligge ubenyttede paa Grund af Kommunitationens Bepærlighed og Mangel paa Kapital. Ved en eventuel Fortsættelse fra Herning til et Punkt paa den vestjydske Bane, vil der fremkomme en tredie jydsk Jernbane, som vil blive af ikke ringe Betydning

for den gjennemgaaende Trafik. I Betragtning heraf og i Betragtning paa den anden Side af, at den paagældende Egns Mangel paa Kapital og Befolkning vil i høj Grad vanskeliggjøre Gjennemførelsen af dette Jernbaneforetagende, kunde Udvalget vel have været stemt for at bemyndige Indenrigsministeren til at yde et noget større Stats-tilskud til denne Bane, særlig i Form af Tilskud til dens Drift, saameget mere som den billigere Expropriation faktisk vil gjøre Statskassens Tilskud mindre ved denne Bane end ved de tvende andre. Naar Udvalget imidlertid har undladt at foreslaa at stille denne Bane anderledes end de andre i Loven omhandlede Baner, er dette nærmest foranlediget ved, at man har forudsat, at Indenrigsministeren i sin Tid vilde finde det forsvareligt, særlig i Betragtning af, at Banen til Herning vil være en direkte Fortsættelse af Statens Bane fra Standerborg til Silkeborg, at benytte den Bemyndigelse, som vi isølge det Ovenfremsatte foreslaaet at meddele nævnte Minister, til at indgaa Overenskomst om Driften af de heromhandlede Baner — paa en saadan Maade, at den i Banen nedlagte Kapital nogenlunde vil blive forrentet. Udvalget nærer ikke Tvivl om, at denne Fortsættelse af Silkeborgbanen i væsentlig Grad vil forøge Trafikken paa sidstnævnte Bane som og paa Hovedbanen til Aarhus, og at Staten i denne forøgede Trafik vil erholde Æquivalent for det Tab, som en for Anlæggerne af Banen Silkeborg-Herning gunstig Overenskomst om Driften af denne Bane, muligvis direkte kunde paaføre Statskassen. Ved særlig at omtale denne Bane ville vi ikke lade uomtalt, at der har foreligget Udvalget et til Thinget indbragt Andragende, hvori en Del Mænd i Nørre Snede og Omegn udtale Ønske om, at Banen fra Silkeborg til Herning, der efter de foreliggende Planer paatænkes at skulle have en Station ved Christianshede, maa blive ført i en noget sydligere Retning. Udvalget har imidlertid ligeoverfor et Foretagende, der hovedsagelig skal staffles tilveie ved Offre fra Kommuner og Privates Side, ikke troet at burde foreslaa i Loven at fastslaa nogen bestemt Retningslinie. Det maa overlades til Indenrigsministeren i Koncessionen at bestemme Retningslinien efter nærmere Forhandling med de interesserede Parter; Udvalget forudsætter, at da ogsaa de i det heromhandlede Andragende udtalte Ønsker vilde blive fremsførte, og at der vil blive taget det Hensyn til dem, som de maatte fortjene.

Særlig af Hensyn til den 10 Mil lange Randers-Grenaa Bane, hvis Anlæg inden 3 Aar efter Koncessionens Meddelelse maasse under ugunstige Konjunkturer kunde blive byrdefuld, foreslaar Udvalget (se nedensfor Ændringsforslag Nr. 8) at forlænge den i § 4 nævnte Frist til 4 Aar. Da Udvalget ikke finder nogen Betænkelighed ved