

man stiller den sidste Forbring i anden Række, og at man ikke hengiver sig til Illusioner om, at Anlæg af Jernbaner gennem fattige Egne skulde frembringe hurtige og stærkt iøinefaldende Virkninger; men man har paa den anden Side et for nærliggende Exempel paa, hvorledes denne Virkning paa en fattig og ufrugtbar Egn kan spores gennem en længere Tid, nemlig i Kieler-Altonaer Banen, hvis Omgivelser nu, og da den blev anlagt, danne en mærkelig Modsetning til hinanden, til at man ikke ogsaa med vore sydske Hedeegne for Die maa tage dette Moment under alvorlig Overveielse.

Saa man nu ud fra denne Betragtning og undersøger Forholdene i den heromhandlede Henseende i de forskellige Landsdele, da viser det sig for Sjællands Vedkommende, at, medens de ovennævnte Krav maa anses for tilfredsstillende ved de alt færdige eller under Forberedelse værende Baneanlæg for Nord- og Sydsjællands Vedkommende, saa kan dette ikke siges at være Tilfellet for Vestsjællands. Bistof gennemskæres ogsaa Vestsjælland af de 2 Hovedlinier over Korsør og Kallundborg, men dels lade disse Ddsjerred aldeles udenfor Kommunikationen, dels frembyde de ingen Forbindelse mellem den nordvestlige og sydlige Del af Den. Udvalgets Flertal er af den Formening, at de berettigede Krav i saa Henseende fuldstændigt ville kunne tilfredsstilles ved Anlæg af en Jernbane fra Nykjøbing, Vesten om den udtørrede Del af Lammefjorden til Syderup Station og derfra over Slagelse til Næstved. Denne Banelinie bør føres saaledes, at den betjener saa meget som fornuftigvis gjørligt af de Egne, den gennemløber, og saa nær henimod Skjelskjør, at denne Kjøbstad ogsaa kan have Nytte deraf.

Som en yderligere Grund til, at man maa anbefale denne Banelinies Anlæg, skal man endnu anføre, at dette vil faae en ikke uvæsentlig Betydning med Hensyn til et eventuelt Forsvar af Den. Jo mere dette Forsvar nemlig knyttes til en Smødegaaen af fjendtlige Landgangsforfølg, desto nødvendiger er det i kort Tid at kunne koncentrere Tropperne paa det truede Punkt. I saa Henseende lade imidlertid vore gennemgaaende enkeltsporede Baner en Del tilbage at ønske, men ved Anlæg af den heromhandlede Jernbane paa de 3 andre vil man for en stor Strækning Vedkommende opnaa den samme Virkning, som om alle Banerne vare dobbeltsporede, idet de tomme Tog kunne vende tilbage ad Jernbanen og en af de andre Baner, og der vil paa denne Maade til samme Sted og i samme Tid kunne transporteres omtrent 3 Gange saa mange Tropper som under de nærværende Forhold.

For Fyens Vedkommende har en lignende Betragtning ledet Flertallet til Erkjendelse af, at

Kjøbstæderne Årsens, Faaborg og Bogenfse bør bringes i Forbindelse med de tilstedeværende Jernbanelinier. Medens der med Hensyn til Årsens og Bogenfse ikke har været nogen Tvivl af Betydning angaaende Maaden, hvorpaa denne Forbindelse bør effektueres, idet Banelinier henholdsvis fra Årsens til Lommerup Station og fra Bogenfse til Odense synes Flertallet at frembyde de fleste Fordele, har man derimod for Faaborgs Vedkommende næret Tvivl om, hvorvidt Forbindelseslinien burde følge den i Lovforslagets Motiver omtalte Gaffelbane fra Faaborg til Nørre Broby og derfra gennem Dalstrøget Syd om Verninge føres hen til et Punkt paa Årsens=Lommerup Banen Vest for Verninge — eller søge den sydsynske Bane ved Ringe=Station. Der vilde ad den førstnævnte Vej opstaa en anden Gaffelbane end den af Regjeringen omtalte, nemlig med Udgangspunkt Lommerup Station og delende sig Vest for Verninge i 2 Grene: den ene til Årsens og den anden til Faaborg. Ved at give Faaborg=Banen denne Retning, vilde man efter flere Medlemmers Formening betjene den paagældende Egn bedre, end hvis man fulgte den anden, ogsaa af Regjeringen i Lovforslagets Motiver antydede Tanke, at føre Banen fra Faaborg til Ringe Station, en Fordel, som disse Medlemmer tillægge større Vægt end den Omstændighed, at Reisen fra Faaborg til Odense bliver noget længere, og at selve Baneanlægget til Ringe bliver ca. 360,000 Kr. billigere end det af den anden Bane. Disse sidste Omstændigheder have dog foranlediget, at Flertallet har tænkt sig denne sidste Bane som et Alternativ, hvorved imidlertid maa bemærkes, at man har betragtet Virkeliggjørelsen af samme som afhængig af den Eventualitet, at et Kjøb af den sydsynske Bane eller et Arrangement med Hensyn til denne Banes Drift i Forbindelse med den heromhandlede Bane vilde kunne ske indenfor en saadan Tidsfrist, at Tilveiebringelsen af Jernbaneforbindelsen med Faaborg ikke derved skjødes ud.

Svad endelig Sylland angaar, da har Udvalget maattet erkjende, at et af de første Anlæg, der bør foretages, maa have Inddragelsen af den nordvestlige Del af Halsøen i Forbindelsen mellem de øvrige Dele af Landet til Formaal. Derimod have Meningerne været delte med Hensyn til Maaden, hvorpaa denne Forbindelse hensigtsmæssigt kunde staves tilveie, idet nogle af Udvalgets Medlemmer have forment, at dette Maal burde søges naaet ved Anlæg af en Bane fra Skive eller et Punkt Vest for denne Kjøbstad til Glyngøre, men Flertallet har efter Overveielse af alle herhen hørende Forhold anset den i Regjeringsforslaget omhandlede Banelinie fra Struer over Oddesund til Hjøsted for den, der bedst vil tilfredsstille de berettigede Krav. Som en naturlig Fortsættelse af Vestbanen strækker denne Jern-