

Forsl. t. L. om forskjellige Jernbaneanlæg i Fyen og Sylland.

slutningen til Odense-Svendborg Banen, idet denne ifølge Koncessionen af 20de Mai 1874 § 29 Lovtid. for f. N. S. 201 vil være undertastet Ministeriets Bestemmelser med Hensyn til Banens Udførelse, forsaavidt det mod Forventning ikke maatte lykkes Ministeriet at opnaa en Overenskomst, hvorefter Odense-Svendborg Banen paa passende Vilkaar overtager Driften af Faaborg-Ringe Banen.

Idet Ministeriet paaany bringer et Lovforslag frem, hvorefter Anlægget af Jernbaner vil blive fortsat, har der foreligget en yderligere Opfordring dertil i de tilstedeværende Konjunkturer. Som bekendt ere Priserne paa Materiale og Arbejde for Tiden meget lave, og dertil kommer, at en stor Del Jernbanemateriel og Arbeidskraft er bleven ledig efter Fuldførelsen af de sidste Jernbaner fra Odense til Svendborg, Randers til Grenaa, og Silkeborg til Herning, og naar nu i den nærmeste Fremtid Aarhus-Nyom Banen ogsaa tilendebringes, vil der ikke have nogen Anvendelse for det betydelige Apparat, som Jernbaneanlægene gjennem en lang Aarvække har tilveiebragt, og som vil gaa tabt, saafremt disse Anlæg standses.

I Henseende til Baneanlægene fra Struer til Hjøstved, Alsens til Lommerup og Faaborg til Ringe kan man henholde sig til de Oplysninger, som ere meddelte i Forbindelse med det tidligere Lovforslag. Forsaavidt Herningbanens Forlængelse angaar, henvises til den som Bilag III vedsiede Beretning af 19de Oktober 1876 fra Overingeniøren for de nye Baneanlæg om de i denne Anledning foretagne Undersøgelser og Projektierungsarbejder. Det vil deraf fremgaa, at medens Undersøgelserne have omfattet 3 forskjellige Linier, vil der væsentlig kun kunne være Spørgsmaal om enten at føre Banen fra Herning i vestlig og sydlig Retning til Skjern Station eller i en mere sydlig og østlig Retning til Algod Station. Den førstnævnte Linie vil erholde en Længde af 5,71 Mil og medføre en Udgift

til Anlægget af	1,548,000 Kr.
- Grunderhvervelse	228,000 —
- Driftsmateriel	342,000 —

ialt 2,118,000 Kr

medens den sydlige Linie, hvis Længde udgjør 6,33 Mil, antages at ville koste

til Anlægget	1,740,000 Kr.
- Grunderhvervelse	221,000 —
- Driftsmateriel	380,000 —

ialt 2,341,000 Kr.

Den nordlige Linie, som tillige er den billigste, maa efter Ministeriets Formening gives Fortrinet, fordi den berører et bedre Opland end den sydlige Linie, og saaledes maa antages at ville stifte mere Nytte. Egnen, som gennemskjæres af den sydlige Linie, staar mere tilbage, og, om der end er Betingelser tilstede for en fremtidig Udvikling, kan man dog ikke anse det for rigtigt

af Hensyn hertil at fjerne Banen fra de bedre Egne. Til Støtte for den sydlige Linie er det ogsaa gjort gjældende, at et større Opland i det Indre ved denne vilde blive inddraget i Jernbaneforbindelsen og da navnlig Egnen omkring Brande. Men denne Egn har mindre Erang til en Forbindelse med Herning og Algod end med Kjøbstæderne Horsens og Veile, saaledes at dens Betjening ikke ret vel synes at burde bringes i Forbindelse med Spørgsmaalet om Herningbanens Forlængelse, men nærmest maa tilveiebringes i Forbindelse med de sydligere Egnes Forsyning med Jernbaner. De i nærværende Lovforslag omhandlede Baneanlæg falde for en stor Del sammen med de Baner, som af Flertallet i det Udvalg, som behandlede Regjeringens tidligere Forslag i Folkethinget (jfr. Rigsd. Tid. for 1876—77 Tillæg B. Side 1129 og flg.), vare foreslaaede optagne som 1ste Hovedaffinit af Jernbaner, som burde bringes tilveie ved Statens Foranstaltning. De Grunde, som have bestemt Ministeriet til at foretrække en anden Retningslinie for Herningbanens Forlængelse end den af Udvalget anbefalede, ere ovenfor angivne, og man skal her endnu tilføie, at Ministeriet ikke har kunnet overbevise sig om Betydningen af det af Flertallet foreslaaede Baneanlæg fra Silkeborg til Ringe.

Medens Ministeriet saaledes i det Væsentlige har kunnet slutte sig til Flertallet i Udvalget med Hensyn til Valget af de Baner, som have størst Krav paa at komme til Udførelse, kan man derimod ikke anse det for rigtigt eller nødvendigt for Tiden at tage Bestemmelse om Jernbanesystemets Udvikling i en senere Fremtid, om det end maa erkendes, at en saadan videre Udvikling er ønskelig, og for en stor Del maa antages at ville gaa i den af Flertallet foreslaaede Retning. — Ministeriet er imidlertid af den Anskuelse, at de af Flertallet paaregnede Omkostninger neppe turde staa i Forhold til Anlæggenes Betydning, men maa søges indskrænke, naar der bliver Spørgsmaal om Anlæg af Baner ud over de i nærværende Lovforslag indeholdte. For disse sidste Bedkommende har man saavel af Hensyn til de paagjældende Egnes Beskaffenhed som af tekniske Grunde anset det for rigtigst at bibeholde Normerne for de senere lette Statsbaneanlæg, men dette System antager man det for muligt at afløse af et billigere og simpleere for senere Baneanlægs Bedkommende, hvis Opgave kun bliver at inddrage de mindre udviklede Egne i Jernbaneforbindelsen. Spørgsmaalet om Anlæg af billige Lokalbaneler er netop for Dieblirket Gjenstand for Overveielser i Udlandet, ligesom der ogsaa her hjemme er fremkommet Forslag i samme Retning, uden at dog Løsningen kan siges at være naaet. Det har været Ministeriet magtpaaliggende at søge at tilveiebringe Oplysninger og Materiale i saa Henseende, med hvis Bearbejdelse man for Tiden er beskæftiget, men der foreligger endnu for saa Er-