

mellem Sjælland og Fyn, ligesom det ogsaa anses ønskeligt, om der kunde opnaas hin Forbindelse over Falster, hvoraf da vistnok vilde udvikle sig Nødvendigheden af en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Falster, hvortil der ogsaa i og for sig er megen Trang. Angaaende disse Dampfærgeforbindelser har Udvalget anmodet Indenrigsministeriet om at ytre sig, og har man derefter modtaget Indenrigsministeriets nedensfor, som Bilag, aftrykte Skrivelse af 15de d. M.

Udvalget anser det derhos for rigtigt, at disse Baner, som anlægges enten som naturlig Fortsættelse af de nuværende Statsbaner eller som Sidebaner til disse for at sætte Kjøbstæder med større Landdistrikter i Forbindelse med Statsbanerne, drives af Staten, hvilket nogle af Udvalgets Medlemmer ogsaa formene bør gjælde om nye Baneanlæg af lignende Bessaffenhed. Disse Medlemmer tro, at det bør fraraades at lade saadanne Baneanlæg, der ville have ganske samme Art af Trafik som Hovedbanerne og i væsentlig Grad tjene de samme Formaal som disse, blive Gjenstand for privat eller kommunal Industri; Jernbanerne, der ere vor Lids Landeveie, spille en saadan Rolle i hele Befolkningens Liv og ere efterhaanden bleven saa nødvendige Betingelser for Handelen, Industrien, Fænge- og Vareomsætningen, for Aabningen af nye Befolknings- og Erhvervsdistrikter som for personlige Forbindelser og gjenfaldige Meddelelser, at Staten bør bevare dette mægtige Redskab for Almenvellet i sin Haand, for derved at kunne sikre sine Borgere den ligelige og fulde Nytte af samme. Skulde Baner af mere underordnet Betydning end de her omhandlede blive anlagte, maatte disse Drift overlades Amtene eller dog en offentlig Myndighed. At give forskjellige Dele af et sammenhængende Jernbanenet i Hænderne paa Kommuner eller Private vil, efter de samme Medlemmers Formening, foruden mangfoldige Ulemper ved Løstforfælgeligheder, ved Overgangen af Gods og Reisende fra den ene Banestrækning til den anden, og ved en ulige Behandlingsmaade af Forsendelserne, medføre et stort økonomisk Tab ved Forøgelsen af Udgifter til Driftsmateriel og til Administration samt flere Forvillinger i Afregningsforholdene mellem de sammenhængende, men til forskjellig Drift henlagte Baner, medens vort Lands Omraade er saa lille, at selv om alle de Baner, om hvis Anlæg der fornuftigvis kan være Spørgsmaal, bleve tilveiebragte, vilde det samlede Banenet i Forhold til Udstrækningen af de Baner, der i andre Lande ere under samme Driftsbestyrrelse, dog kun være af et lidet Omfang. Det skjønnes derhos ikke rettere, end at de Kjøbstæder og Landdistrikter, der saame Jernbaneforbindelser, blive mere og mere ulige og uheldigt stillede ligeoverfor andre Kjøbstæder og

Landdistrikter, der deraf ere komne i Besiddelse, og dette tilbørlig ved Bidrag fra hine, og at Kravet paa at blive stillede lige med de andre Egne i Landet med Hensyn til Baneanlæg er saa vel besejret, at det ikke kan stydes tilside, men efterhaanden ved Statens Foranstaltning maa søges fyldestgjort.

Med Hensyn til de her omhandlede Baneanlæg er Udvalget enig i, i Henshold til det Foransførte, at tiltræde den hermed overensstemmende Hovedanskuelse, hvorpaa det foreliggende Lovforslag hviler, at disse Baneanlæg udføres ved Statens Foranstaltning og blive Statens Eiendom, samt drives for Statens Regning, dog at en Del af Anlægsudgiften bør bæres af de paa-gjældende Egne. Af de i Lovudkastet foreslaaede Banestrækninger forekom det vel nogle af Udvalgets Medlemmer, at Banen fra Herning til Skjern og Banen fra Struer til Oddefund, — der danne en naturlig Fortsættelse og Afslutning af henholdsvis den midterste og den nordre Jernbane i Sylland, og ligesom den østlige Del af disse Jernbaner ere af megen Betydning for den hele midterste Del af Sylland som Forbindelse mellem Ostbanen og Vestbanen samt den nordvestlige Del af denne Provinds, — have en noget anden Bessaffenhed end de øvrige heromhandlede Baner, saa at der kunde være Grund til at bygge begge disse Baner, ligesom de nuværende Statsbaner, alene for Statskassens Regning. Men da det alene med Hensyn til Banen fra Struer til Oddefund af Regjeringen er foreslaaet at give Afkald paa Tilskud fra Kommunerne, og det ogsaa af hine Medlemmer af Udvalget maatte erkendes, at Trafikken paa Skjern-Herning Banen i længere Tid endog neppe vil kunne dække Driftsomkostningerne, har Udvalget dog i Overensstemmelse med Lovudkastet forenet sig om at tiltræde, at denne Bane kun anlægges, naar et Tilskud ydes af Ringkjøbing Amtsrådsreds. Men i Betragtning af, at dette Amt, der har et Areal af 81<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mil, men alene er ansat til 18,302 Lønder Hartkorn og kun har ca. 76,000 Indvaanere, har en aarlig Udgift af ca. 80,000 Kr. til sit Veivæsen, eller ca. 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Kr. pr. Ld. Hartkorn, og udreder i indeværende og de følgende 4 Aar 2,000 Kr. aarlig som Driftstilskud til Silkeborg — Herningbanen, og det største af Amtets Herreder, Hammerum Herred, ligeledes som Tilskud til Driften af nævnte Bane yder et betydeligt Beløb, har Udvalget forment, at dette Amts Andel i Anlægsomkostningerne, forholdsvis til disse, bør ansættes til mindre, end hvad der med Hensyn til de andre Baneanlæg vil blive foreslaaet, og har derfor ansat denne Andel til omtrentlig det samme Beløb, som den