

Kommissionens Opgave er nærmere betegnet ved Ministeriets Skrivelse til Formanden af 13de September f. A., hvori der henvises til de forskellige, efter Vedtagelsen af Privatbaneloven af 8de Maj 1894 i Rigsdagssamlingerne 1895—96, 1896—97 og 1897—98 om Jernbaneanlæg i Midt- og Sydhjælland indbragte Lovforslag og de om disse Lovforslag i Rigsdagens Folketing førte Forhandlinger, særlig da den i Samlingen 1897—98 over Lovforslag Nr. 72 afgivne Udvalgsbetænkning, der indeholder en Opfordring til Regeringen om at lade udarbejde en samlet Plan til Udvidelse af Jernbanenettet i Midt- og Sydhjælland, eventuelt med Angivelse af, hvilke Anlæg der anses egnede til at udføres og drives for Statens Regning, hvilke som Privatbaner med Statstilskud til Anlægget. I Ministeriets Skrivelse af 13de September er det endvidere udtalt, at der ved Overvejelsen af Spørgsmaalet om Jernbanenettets Udvikling bør tages særligt Hensyn til, at de fremtidige Baner faa en saadan Retning, at de sætte Oplandet i let og bekvem Forbindelse med de nærmeste Af sættingspladser, Robstæder eller Udførselsklove, at Retningslinierne for Banerne endvidere bestemmes saaledes, at de faa vidt mulig kunne blive til Nytte ogsaa for den gennemgaaende Trafik, og at det endelig bør søges undgaaet, at de nye Baner mere end nødvendigt fremfalde Omlægning af de eksisterende Ejendomsbærdier og gribe forstyrrende ind i den nuværende Fordeling af Oplandet mellem Bjerne.

Dels fra Ministeriet, dels direkte har Kommissionen modtaget et større Antal Andragender vedrørende eventuelle Anlæg af Jernbaner i Midt- og Sydhjælland. Samtlige disse Andragender, over hvilke en Fortegnelse vedlægges, følge blandt Sagens Bilag.

Ved Forhandling af den Kommissionen stillede Opgave har man anset det for rettest først at søge at komme til Klarhed om, hvilke Jernbaneanlæg der maatte kunne anbefales som Statsbaneanlæg, og har derefter taget under Overvejelse, om der maatte kunne paavises andre af Hensyn til vedkommende Egnens Tarv ønskelige Jernbaneanlæg, der egne sig til at fremmes som private Baneanlæg.

Som Resultat af Forhandlingerne foreligger herefter følgende Betænkning:

A. Statsbaneanlæg.

Hensynet til en tilfredsstillende Besørgelse af den gennemgaaende Trafik maa formentlig her træde stærkt i Forgrunden, og det maa da yderligere betones, at Betegnelse af en Trafik som „gennemgaaende“ ikke bør gives en for vid Betydning. Som gennemgaaende Trafiklinier bør kun de Linier betragtes, der kunne fremme en bekvem Forbindelse mellem de enkelte Landsdele, eller paa hensigtsmæssig Maade staffe Forbindelse tilveje med de ved Landets Grænse beliggende Jernbanestationer og de enkelte Havnepladser, der have den væsentligste Betydning for Landets Handelsafkvem med Udlandet. Man maa formentlig vare sig for i større Omfang end nogenlunde nødvendigt at skride til Statsbaneanlæg, hvis Drift uundgaaelig maa medføre større Omkostninger end Jernbanedrift for privat Regning. Som en af Grundene hertil skal det særlig fremhæves, at der af Befolkningen stilles langt større Krav overfor Statsbanedriften end overfor den private Jernbanedrift, for hvis Vedkommende tilmed den Egn, der betjenes af Jernbanen, som oftest i økonomisk Henseende vil være stærkt interesseret i, at Driften giver noget Udbytte eller i alt Fald kan holdes i Gang uden at give Understød.

Kommissionen maa endvidere fremhæve, at det turde være en almindelig Misforstaaelse, at et Statsbaneanlæg kan anbefales, alene fordi der til Brug for den gennemgaaende Trafik ved et saadant Anlæg kan tilvejebringes en antagelig Forfortning af den Jernbane-Vejlægning, ad hvilken Trafikken besørges paa de eksisterende Statsbaner. Ligesom det følger af sig selv, at der paa enkelte større Trafiklinier maa drages Omfæng for en meget intensiv Drift, derunder da ogsaa Fremførelse af Tog med stor Hastighed og Nattefart, saaledes er det ogsaa givet, at denne intensive Drift, der er forbunden med meget betydelige Omkostninger, af økonomiske Hensyn ikke lader sig gennemføre paa ret mange Statsbanelinier. Det turde derfor være indlysende, at en Forfortning af Vejlægningen ikke kan have Betydning som ene bestemmende Grund til at skride til et nyt Statsbaneanlæg, naar der dog ikke ad den nye Linie vil kunne naas en fortrængigere Køre tid. Der maa da andre Grunde til for at gøre et nyt Statsbaneanlæg tilraadeligt, saafremt at det kan være ønskeligt gennem Anlægget af en ny Jernbane at formindske den gennemgaaende Trafik