

desser i disse Byers Oplande bør udføres som Privatbaneanlæg, og skal nedenfor nærmere angive, hvad der formentlig maatte kunne gøres for ved saadanne Baner at staffe de nævnte 3 Byer tilfredsstillende Jernbaneforbindelse med Oplandet, uden at nogen af Byerne særlig forfordales.

Af de i øvrigt om Anlæg af Statsjernbaner fremkomne forskellige Andragender mener Kommissionen at kunne indskrænke sig til at berøre Projektet om Anlæg af en egentlig jydsk Midtbane Nord fra til Brørup og videre derfra Syd paa med Endepunkt ved Joldingbro. En saadan Midtbane kan efter Kommissionens Skøn ikke blive en gennemgaaende Trafikbane; den kunde mulig faa en Del Betydning til Ophjælpning af fattige Egne, men der kan i øvrigt, saa vidt ses, ikkun til Fordel for den anføres, at den overfor de forskellige Byers Interesser er af saare neutral Betskaffenhed. Den ender mod Syd ved et blindt Punkt, og naar det menes, at der Syd fra vil blive ført en Bane til Joldingbro, ser Kommissionen ikke rettere, end at Troen herpaa savner sandsynligt Grundlag. Det er formentlig utænkeligt, at der mellem den østlige og vestlige Hovedbane i Slesvig skulde blive bygget endnu en, til gennemgaaende Trafik bestemt Bane; en Bane Syd fra til Joldingbro kan man i ethvert Fald kun tænke sig anlagt som en aldeles lokal Bane.

Der er for de Banelinier, Kommissionen anbefaler som Statsbanelinier, ikkun angivet Banernes Endepunkter og væsentligste Skæringspunkter med eksisterende Banelinier; nærmere Detailbestemmelser om Baneliniernes Retning, berunder da ogsaa de ikke alt for indgribende Afvigelser fra den direkte Linie, som maatte kunne indrømmes af Hensyn til de særlig jernbanefattige Egenes Interesser, maa formentlig forbeholdes, indtil der foreligger de hertil fornødne tekniske Forarbejder.

Kommissionen tillader sig herefter til Anlæg som Statsbaner at anbefale:

1. en Jernbane fra Holstebro over Herning til Give (Vejle);
2. en Jernbane fra Viborg til Herning;
3. en Jernbane fra Langaa over Silkeborg til Bramminge.

Bed den angivne Nummerbetegnelse har det ikke været Hensigten at ndtale noget Skøn om, i hvilken Rækkefølge de nævnte 3 Baneanlæg bør komme til Udførelse, hvilket ganske henstilles til Regeringens og Lovgivningsmagtens nærmere Overvejelse.

B. Private Baneanlæg.

Der er til Kommissionen ikkun indkommet Andragender om nogle ganske enkelte Baneanlæg, til hvis Fremme der ønskes Støtte fra Kommissionens Side, og som nedenfor nærmere ville blive berørte.

Kommissionen ser derhos ikke rettere, end at det ikke kan være dens Opgave at fremkomme med Anthyndinger af, hvor der mulig kunde være Plads til nye Privatbaner, ved hvis Anlæg Interesser af væsentlig Betydning antagelig vilde blive fremmede, saa meget mindre som det sikkert ikke i Ojeblikket er muligt at danne sig noget paalideligt Skøn i saa Henseende. Meget vil afhænge af, hvorledes Trafikforholdene ville udvikle sig, efter at de som Statsbaneanlæg oven for foreslaaede Linier eventuelt ere bragte til Udførelse, og man kan kun tilraade adskillig Varsomhed ved at støtte nye Privatbaneanlæg, saa længe der ikke er indbundet nogen Tids Erfaring i nyknævnte Henseende.

Maatte imidlertid et Statsbaneanlæg fra Silkeborg til Bramminge blive til Virkelighed, stiller Forholdet sig saaledes, at denne Jernbanelinie, der næppe vil faa stor Indflydelse paa de eksisterende Privatbaner, som mellem Aarhus og Vejle fra den østlige Længdebane føre mod Vest, for Vejle—Vandel Banens og Kolding—Egtved Banens Vedkommende kan komme til, i alt Fald for en Del, at affære Baglandet for disse Baner, ligesom det næppe kan undgaas, at den paa dens sydlige Strækning vil gribe forstyrrende ind i de omliggende Købstæders Oplandsforhold. De uheldige Følger heraf maatte afhjælpes ved Støtte af nye private Baneanlæg, der maatte søges bragte til Udførelse omtrent samtidig med Anlægget af den nævnte Statsbanelinie.

I Tilføjning til det saaledes anførte mener Kommissionen at kunne og burde indskrænke sig til følgende yderligere Bemærkninger vedrørende de herefter for Tiden foreliggende Spørgsmaal om private Baneanlæg.