

delse mellem Kjøbenhavn og Fastlandet, og det sidstnævnte Anlæg for stilende paa en berettiget Opgave, der er forskellig fra Gedser—Wårnemünde-Anlægets og derfor ikke tilfidsat ved en Beslutning om dettes Udførelse.

I Henhold til foranstaaende indstiller Udvalgets Flertal Lovforslaget om Overtagelse af Jærnbanen fra Vejle til Give, samt om Anlæg af en Statsbane fra Give over Herning til Hølstebro m. m. til Vedtagelse med nedenstaaende Endringsforslag.

Et Mindretal (M. Andersen og Hammerich) finder det i og for sig urigtigt at anlægge som Statsbane, saavel Banen fra Hølstebro til Give som fra Viborg til Herning, ganske uanset hele den ejendommelige Maade, hvorpaa Forslaget om denne sidste er bragt frem. Den Trafik, som kan ventes fra disse Baner, er saa ringe, at den under Statsbanernes Drift og med disse Takster næppe vil kunne dække Driftsudgifterne, endfige give Rente af den anvendte Kapital. Som Privatbaner vilde Udsigten til Forrentning stille sig meget gunstigere, hvorfor det langt maatte foretrækkes, at Staten ydede den nødvendige Hjælp til, at disse Baner kunde bygges som Privatbaner.

Naar Mindretallet dog ikke, i Henhold til disse Betragtninger, stiller noget Endringsforslag, er det, fordi det lægger saa stor Vægt paa Vedtagelsen af Dampfærgeforbindelsen mellem Gedser og Wårnemünde, som er sat i Forbindelse med disse Anlæg. Hvis denne Dampfærge ikke vedtages i Aar, ville Forudsætningerne for dens Anlæg falde bort og næppe senere komme til at foreligge. Dette kan Mindretallet ikke finde forsvareligt af Hensyn til dens store Betydning som Led i vort Statsbanenet og af Hensyn til de Forhandlinger med den mecklenburgske Stat, der hermed for anden Gang blive afbrudte. Disse Forhandlinger bleve indledede i Forstaaelse med Rigsdagen, det paagældende Anlæg paa dansk Side har vist sig at være forholdsvis billigt, og alt, hvad man kan

forlange fra Mecklenburgs Side, er opfyldt; hvis vi nu igen lade Sagen briste, vil dette ikke blot være uforvarligt i det foreliggende Tilfælde, men det vil kunne faa stæbnevangre Følger for enhver Forhandling, som vore Statsbaner i Fremtiden maatte optage med fremmede Baner.

Som Endringsforslag har Mindretallet oplaget Regeringens Forslag om Ombygning af Korsør Station og Bygning af et nyt Dampfærgeleje. Dette Forslag har været indgaaende behandlet i det andet Ting og er derefter omarbejdet af Regeringen, der ved Samlingens Begyndelse har indbragt det for Folketinget. Det tredje Dampfærgeleje er ganske nødvendigt til Betjening og Sikring af den for alle Landsdele saa betydningsfulde Forbindelse over Store Bælt, og hele Ombygningen ved Korsør er derhos det sidste manglende Led af det i øvrigt fuldførte, ret kostbare og meget nyttige Dobbeltspor mellem Roskilde og Korsør. Forslaget, som Mindretallet stiller om Optagelse af disse Anlæg, er enslydende med Regeringens Forslag, kun at undertegnede Hammerich mener, at det til Korsør Kommune stillede Krav ikke bør fastholdes, og derfor ikke har givet sin Tilslutning til den derhen figtende Bestemmelse.

Endelig er dette Mindretal enig om, at de betydelige Udgifter, som de her omhandlede Arbejder ville medføre, ikke ville kunne afholdes af Kassebeholdningen, hvorfor det fastholder den Bestemmelse, der bebynder Regeringen til at afholde Udgifterne ved Statslaan.

Da Flertallet, foruden at vedtage Hølstebro—Vejle-Bane, tillige har stillet Forslag om en Bane fra Viborg til Herning, hvorover der for Nutiden ikke foreligger Planer eller Overslag, har et andet Mindretal (Nielsen og Sloth) anset det nødvendigt at optage det 3die og efter vor Formening vigtigste af Jærnbanekommissionens Forslag, nemlig Længdebanelen igennem Midtjylland med den Endring, som principielt er fremsat af Kommissionens Mindretal.