

Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til i Lovtidende at lade Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v. optrykke og bekendtgøre med de ved Lov Nr. 50 af 26. Marts 1909, Lov Nr. 68 af 1. April 1913, Lov Nr. 117 af 29. April s. A., Lov Nr. 120 af 29. April s. A., Lov Nr. 91 af 21. April 1914, Lov Nr. 43 af 23. Februar 1915 og nærværende Lov foretagne Ændringer.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

Efter at det ved § 1 i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 var blevet bestemt, at der skulde anlægges en Statsbane fra Skern til Videbæk, medens der ikke ved Loven blev vedtaget noget Anlæg af en Jernbane fra Videbæk til Skive, saaledes som de paagældende Egenes Beboere havde ønsket, er der fra disse med stadig større Styrke fremkommet Krav om, at Banen maa blive ført videre fra Videbæk til Skive, hvad der formenes at ville være af overordentlig Betydning for Egenes Opkomst gennem Jordenes Opdyrkning og en bedre Udnyttelse af de derværende overordentlig righoldige Mosearealer.

Idet Ministeriet nu maa erkende, at der de omhandlede Steder i en ganske særlig Grad er Trang til bedre Jernbaneforbindelser, og at det vil være rimeligt, at Staten yder en kraftig Støtte til Anlægget af en saadan Jernbane, har man først overvejet, hvorvidt denne bør anlægges og drives som Statsbane, saaledes som bestemt for Banen fra Skern til Videbæk. Under Hensyn til de lidet tilfredsstillende Erfaringer, som man har gjort angaaende Driften af lignende sekundære Statsbaner, der fører gennem mindre tæt befolkede Egne af samme Art som de, der her er Tale om, kan Ministeriet imidlertid ikke anbefale dette, men maatte i og for sig finde det rettest, at hele Banestrækningen fra Skern til Skive baade blev anlagt og drevet som Privatbane. Der vilde herved opnaas, *dels* at Banens Anlæg blev noget billigere, idet Kravene til hele Anlægsmaaden og dens Udstyrelse blev mindre end ved en Statsbane, *dels* at Driften vilde kunne gennemføres under større Hensyntagen til det økonomiske, end det vilde være mu-

ligt, naar Banen skulde indgaa som Led i Statsbanenettet, hvorhos i øvrigt Privatbanedrift ved den nøjere Samvirken mellem Banen og dens Kunder og de friere Forhold i Henseende til Takster m. v. frembyder visse Fordele fremfor Statsdrift, idet den aabner Mulighed for ofte at kunne imødekomme de lokale Interesser paa en fyldigere Maade, end det kan ske ved Statsdrift.

Ved de Undersøgelser, Ministeriet har ladet anstille, er man imidlertid kommet til det Resultat, at det ikke vil være muligt for Beboerne i de nævnte, i økonomisk Henseende daarligt stillede Egne at gennemføre Anlægget af en Jernbane Videbæk—Skive som Privatbane, selv om der af Statskassen gives det største Tilskud, $\frac{3}{4}$ af Anlægskapitalen, som efter Loven af 27. Maj 1908 er blevet ydet nogen Privatbane. Man har derfor ment at kunne foreslaa at gaa den Mellemvej at lade hele Strækningen Skern—Skive *anlægge* som Statsbane — dog efter de Principper, som er fulgte ved Anlægget af de nyere Privatbaner — med det sædvanlige laveste Tilskud fra Amts- og Købstadkommunerne af 25,000 Kr. pr. Banemil, men at lade *Driften* af Banen overtages i Forpagtning af et af vedkommende Amts-, Købstad- og Sognekommuner dannet Driftsselskab.

Paa Grundlag af disse Betragtninger har man ladet Statens tekniske Tilsyn med Privatbaneanlæg udarbejde et Projekt til Anlæg af en Bane fra Skern til Skive. Banen, der er projekteret med normal Sporvidde og med Skinner, der tillader et Hjultryk af 6,5 ts, er tænkt ført fra Skern over Videbæk til Vildbjerg Statsbanestation. Herfra til Aulum Statsbanestation benyttes Holstebro—Herning Jernbane, me-