

paa Sjælland og i Jylland via Kalundborg—Aarhus, dannede ved Sammenlægning af Statsbanernes almindelige Billetpris for den samlede Jernbanestrækning og den lokale Billetpris paa Overfarten, hvilket ogsaa var i Overensstemmelse med Takstdannelsen under den private Drift. Derimod blev der ikke fastsat direkte Godstakster over Ruten.

Hvad nu angaar Færgeoverfarten Kalundborg—Aarhus, vil det være naturligt at fastsætte Taksterne paa ganske samme Maade som for de Færgeoverfarter, Statsbanerne for Tiden driver. Der maa da finde en almindelig Regulering Sted af Takstafstandene (i Statsbanernes Kilometertavle) mellem sjællandske og jyske Stationer, saaledes at der for Færgestrækningen, ligesom det nu sker for alle andre Færgestrækninger, regnes med et under Hensyn til de paa vedkommende Tidspunkt foreliggende Forhold afpasset større Kilometertal end det, som svarer til Sejldistancen, og saaledes, at Afstanden over Kalundborg—Aarhus indsættes i Stedet for den over Fredericia udregnede Afstand overalt, hvor den bliver kortere end sidstnævnte. Dette vil for Godsbefordringen medføre, at Fragten udregnes efter Statsbanernes almindelige Godstakster paa Grundlag af Afstanden over *korteste* Rute, uanset om Jernbanen dirigerer Godset over Kalundborg—Aarhus eller over Fredericia, medens Billetpriserne udregnes over den Vej, Rejsen foregaar.

Til 2. Af det Udvalget i sin Tid tilstillede Materiale vedrørende Forbindelsen Sjælland—Aarhus fremgaar, at Udgiften til Anlæg af en Færgehavn ved Gisseløre i Forbindelse med Udvidelse af Kalundborg Station er anslaaet til i alt 2,870,000 Kr. Erstattes dette Anlæg med en Færgehavn ved Refsnæs med tilhørende Baneanlæg, maa der i Henhold til de blandt det ommeldte Materiale værende Overslag paaregnes følgende Udgifter:

Anlæg af Færgehavn ved Refsnæs.....	2,700,000 Kr.
— - en enkeltsporet Bane Kalundborg—Refsnæs	2,190,000 —
Udvidelse af Kalundborg Station	350,000 —

I alt... 5,240,000 Kr.

Forskellen i Anlægssum bliver da..... 2,370,000 Kr.

hvortil kommer Udgifterne til Arealerhvervelse for Kalundborg—Refsnæs-Banen og til Erhvervelse af rullende Materiel til denne.

Til 3. Den almindelige Regel for Ledelsen af Godsvogne er, at Vognene sendes ad den *korteste* Rute.

Det er dog tilladt at sende Vogne med Ilgods, letfordærlige Varer og til Dels levende Dyr ad den *hurtigste* Rute, hvis Togforbindelserne ad den korteste Rute giver en langsommere Befordring.

Dette Princip har, efter at Vejle Stations Udvidelse var tilendebragt i Begyndelsen af Januar Maaned d. A., siden da været praktiseret for Holstebro—Vejle-Banens Vedkommende, uden at det har givet nogen mærkbar Lettelse i Toggangen Nord for Vejle. Skulde man paa kunstig Maade lede mere Trafik over disse Linier — eventuelt med Natdrift — for at aflaste Østbanen, vil dette medføre dels en længere Befordring i Strid med Publikums Interesser, dels en kostbarere Drift.

Man vedlægger 3 Kort (Bilag I—III) til Belysning af Forholdet*).

Paa Bilag I har man indrammet de Landstrækninger, hvis indbyrdes Godstrafik ledes over Vejle—Give-Banen og ikke berører den jyske Østbane Nord for Vejle.

Paa Bilag II har man indrammet de jyske Landstrækninger, hvis indbyrdes Godstrafik ledes ad de midtjyske Baner uden at berøre den jyske Østbane Nord for Vejle og Syd for Laurberg.

Paa Bilag III har man indrammet de Strækninger, som yderligere i Overensstemmelse med den af Udvalget fremsatte Tanke maatte kunne komme i Betragtning, nemlig:

*) Disse Kort er ikke medtagne her.