

enskomster og Forskrivninger, der udfærdiges i Anledning af Gennemførelsen af de i nærværende Lov omhandlede Foranstaltninger. For de Materialier, der anvendes til Anlægget samt til det fornødne Driftsmateriel hertil, kan der tilstaaes Toldfrihed.

§ 5.

Bestemmelserne i Lov Nr. 105 af 18. April 1910 om Jernbaneskyld, jfr. Lov Nr. 528 af 4. Oktober 1919, kommer til Anvendelse paa det omhandlede Jernbaneanlæg.

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I Rigsdagssamlingen 1916—17 blev der af Folketinget vedtaget et Forslag til Lov om Anlæg af en Jernbane fra Videbæk til Skive, hvilket Forslag imidlertid ikke naaede at komme til Behandling i Landstinget.

I Rigsdagssamlingen 1917—18 fremsattes det derfor i Landstinget, hvor det blev henvist til et Udvalg, der under 19. Marts 1918 afgav en saalydende Beretning:

»Der har i Udvalget været Enighed om, at den paagældende Egn har Krav paa en Jernbane. Men Egnens Uenighed om Retningen, Uenigheden om Statsbanedrift eller Privatbanedrift, Tilskuddets Størrelse — alt har ført til, at Udvalget er enedes om at udskyde Sagen for i Aar. Men man venter, at Forslaget vil blive stillet ad Aare«, jfr. Rigsdagstidende for 1917—18, Tillæg B., Sp. 3061—62.

I Henhold hertil fremsættes Lovforslaget herved paa ny, dog i en noget ændret Skikkelse, hvorved bemærkes følgende:

Under Hensyn til den mellem de interesserede Kommuner herskende Uenighed om Retningslinien for Baneanlægget, for saa vidt angaar Strækningen Vildbjerg—Feldborg, idet en Del Kommuner ønsker Banen ført over Ørre, medens andre Kommuner har udtalt Ønsket om, at Banen maa blive ført noget vestligere over Aulum, hvilket sidste Alternativ for Staten vil betyde en Besparelse i Anlægsudgifterne paa Grund af den alt eksisterende Banelinie paa Strækningen Vildbjerg—Aulum, har man, — da der i driftsmæssig Henseende ikke er Grund til at foretrække den ene af Linierne for den anden —, ment ikke at burde tage Stilling til dette Spørgsmaal, men foreslaar, at Afgørelsen heraf overlades til den paagældende Besigtigelses-

og Ekspropriationskommission efter Forhandling med Beboerne.

Endvidere har man ment at maatte forhøje de paagældende Amtskommuners Bidrag til Udgifterne ved bemeldte Anlæg fra 25 000 Kr. pr. Banemil — svarende til ca. 3333 Kr. pr. Banekilometer — til 5500 Kr. pr. Banekilometer.

Derimod vil man finde det rigtigst at frafalde Tanken om at drive Banen som Privatbane, hvorfor de herhenhørende Bestemmelser i tidligere Lovforslag om Dannelsen af et Selskab til Overtagelse af Driften samt Tilvejebringelsen af en vis Garantikapital er udeladt.

Udgifterne til Baneanlægget var med de i 1914 gældende Priser og under Forudsætning af, at Banen skulde drives som Privatbane, anslaaet til 3 100 000 Kr. og 3 470 000 Kr. med Retningslinie henholdsvis over Aulum og over Ørre, hvorved bemærkes, at Anlægget af Banen med Statsbanedrift for Øje vilde være ca. 20 pCt., altsaa mellem 600 000 og 700 000 Kr. dyrere. Efter de af Statsbanernes Baneafdeling paa Grundlag af Priser pr. Januar 1921 udarbejdede Overslag er Udgifterne for Anlægget — med Statsbanedrift for Øje — anslaaet til 12 700 000 Kr. og 14 000 000 Kr., alt eftersom Linien føres over Aulum eller over Ørre. Da det imidlertid for Tiden er umuligt blot tilnærmelsesvis at fastsætte, hvilke Beløb der til sin Tid faktisk vil medgaa til Anlæggets Udførelse, har man anset det for rigtigst at undlade Optagelsen af et Beløb i Lovforslagets Tekst og i Stedet for lade Beløbene blive fastsat paa de aarlige Finanslove.

Det her omhandlede Anlæg foreslaas bragt til Udførelse efter de i § 1 i Lov Nr. 187 af 20. Marts 1918 om forskellige Statsbaneanlæg nævnte Anlæg.