

**Bilag.****Betænkning**

fra

den af Indenrigsministeriet ved Skrivelser af 13de September og 19de November 1898 nedsatte Kommission til samlet Overvejelse af Spørgsmaalet om den fremtidige Udvikling af Jernbanenettet i Midt- og Sydjylland.

Efter Indenrigsministeriets ovennævnte Skrivelser er Kommissionen sammensat saaledes:

Kammerherre, Stiftamtmand Skrike, R. af D. Dbmd., Formand.

Amtmand C. L. B. R. von Nuthorn, St. af D. og Dbmd., valgt af Vejle Amtsråd; som Suppleant Proprietær, Amtsrådsmedlem S. Eskildsen til Ferlebgaard, jfr. Skr. fra Indenrigsministeriet af 11te Marts 1899 (Suppleanten mødte i Amtmand Nuthorns Forfald i Kommissionens afsluttende Møde);

Kammerherre, Lehnsgreve M. C. Krag = Suel = Wind = Frijs, R. af D. og Dbmd., valgt af Skanderborg Amtsråd;

Gaardejer, Amtsrådsmedlem Paulin, valgt af Ribe Amtsråd (indtraadt i Kommissionen i Stedet for Stiftamtmand F. H. Ahnfeldt, R. af D. og Dbmd., der efter at være forflyttet til Aalborg har ønsket at opgive sit Hverv som Medlem af Kommissionen, jfr. Skr. fra Indenrigsministeriet af 26de Juni 1899).

Proprietær Hark til Lundholm, valgt af Viborg Amtsråd;

Amtmand G. H. B. Feddersen, R. af D., valgt af Ringkøbing Amtsråd;

Hoffcegernester C. Bøch, R. af D. og Dbmd., og 1 valgte af Foreningen af jydsk Folketingsmand N. Jensen, R. af D., Foustrup, Landboforeninger.

Statsraad G. J. S. Bruun, R. af D. og Dbmd., valgt af det danske Hede-  
selskab;

Konful N. Kaalund, R. af D., valgt af Foreningen af jydsk Handelsfor-  
eninger;

Folketingsmand Th. Nielsen, valgt af Vejle Byraad;

Sagfører J. L. Hansen, valgt af Kolding Byraad.

Redaktør Kjælst, valgt af Varde Byraad;

Grovsjerer H. Pagh, R. af D., valgt af Esbjerg kommunale Bestyrelse;

Sagfører H. H. Hammer, valgt af Silkeborg kommunale Bestyrelse;

Kommitteret C. F. S. Ernst, R. af D. og Dbmd., for Statsbaneanlægene;

Trafikinspektør D. Hoyer, R. af D., for Statsbanedriften.

Til Sekretær for Kommissionen er af Formanden antaget Amtsvejinpektør, Land-  
inspektør Dalberg af Viborg.

Kommissionens Opgave er nærmere betegnet ved Ministeriets Skrivelse til Formanden af 13de September f. A., hvori der henvises til de forskellige, efter Vedtagelsen af Privatbaneloven af 8de Maj 1894 i Rigsdagsfamlingerne 1895—96, 1896—97 og 1897—98 om Jernbaneanlæg i Midt- og Syddjylland indbragte Lovforslag og de om disse Lovforslag i Rigsdagens Følfeting førte Forhandlinger, særlig da den i Samlingen 1897—98 over Lovforslag Nr. 72 afgivne Udvalgsbetænkning, der indeholder en Opfordring til Regeringen om at lade udarbejde en samlet Plan til Udvidelse af Jernbanenettet i Midt- og Syddjylland, eventuelt med Angivelse af, hvilke Anlæg der anses egnede til at udføres og drives for Statens Regning, hvilke som Privatbaner med Statsstilfud til Anlægget. I Ministeriets Skrivelse af 13de September er det endvidere udtalt, at der ved Overvejselsen af Spørgsmaalet om Jernbanenettets Udvidelse bør tages særligt Hensyn til, at de fremtidige Baner saa en saadan Retning, at de sætte Oplandet i let og bekvem Forbindelse med de nærmeste Afstæningspladser, Købstæder eller Udførselsstobne, at Retningslinierne for Banerne endvidere bestemmes saaledes, at de saa vidt mulig kunne blive til Nytte ogsaa for den gennemgaaende Trafik, og at det endelig bør søges undgaaet, at de nye Baner mere end nødvendigt fremkalde Omlægning af de eksisterende Ejendomsbærdier og gribe forstyrrende ind i den nuværende Fordeling af Oplandet mellem Byerne.

Dels fra Ministeriet, dels direkte har Kommissionen modtaget et større Antal Andragender vedrørende eventuelle Anlæg af Jernbaner i Midt- og Syddjylland. Samtlige disse Andragender, over hvilke en Fortegnelse vedlægges, følge blandt Sagens Bilag.

Ved Forhandling af den Kommissionen stillede Opgave har man anset det for rettest først at søge at komme til Klarhed om, hvilke Jernbaneanlæg der maatte kunne anbefales som Statsbaneanlæg, og har derefter taget under Overvejselse, om der maatte kunne paavises andre af Hensyn til vedkommende Egenes Løb ønskelige Jernbaneanlæg, der egne sig til at fremmes som private Baneanlæg.

Som Resultat af Forhandlingerne foreligger herefter følgende Betænkning:

#### A. Statsbaneanlæg.

Hensynet til en tilfredsstillende Besørgelse af den gennemgaaende Trafik maa formentlig her træde stærkt i Forgrunden, og det maa da yderligere betones, at Betegnelse af en Trafik som „gennemgaaende“ ikke bør gives en for vid Betydning. Som gennemgaaende Trafiklinier bør kun de Linier betragtes, der kunne fremme en bekvem Forbindelse mellem de enkelte Landsdele, eller paa hensigtsmæssig Maade skaffe Forbindelse tilveje med de ved Landets Grænse beliggende Jernbanestationer og de enkelte Havnepladser, der have den væsentligste Betydning for Landets Handelskambvem med Udlandet. Man maa formentlig være sig for i større Omfang end nogenlunde nødvendigt at skride til Statsbaneanlæg, hvis Drift uundgaaelig maa medføre større Omkostninger end Jernbandedrift for privat Regning. Som en af Grundene hertil skal det særlig fremhæves, at der af Befolkningen stilles langt større Krav overfor Statsbandedriften end overfor den private Jernbandedrift, for hvis Vedkommende tilmed den Egn, der betjenes af Jernbanen, som oftest i økonomisk Henseende vil være stærkt interesseret i, at Driften giver noget Udbytte eller i alt Fald kan holdes i Gang uden at give Understød.

Kommissionen maa endvidere fremhæve, at det turde være en almindelig Misforstaaelse, at et Statsbaneanlæg kan anbefales, alene fordi der til Brug for den gennemgaaende Trafik ved et saadant Anlæg kan tilvejebringes en antagelig Forkortning af den Jernbane-Vejlængde, ad hvilken Trafikken besørges paa de eksisterende Statsbaner. Ligesom det følger af sig selv, at der paa enkelte større Trafiklinier maa drages Omfjorg for en meget intensiv Drift, derunder da ogsaa Fremførelse af Tog med stor Hastighed og Nattefart, saaledes er det ogsaa givet, at denne intensive Drift, der er forbunden med meget betydelige Omkostninger, af økonomiske Hensyn ikke lader sig gennemføre paa ret mange Statsbanelinier. Det turde derfor være indlysende, at en Forkortning af Vejlængden ikke kan have Betydning som ene bestemmende Grund til at skride til et nyt Statsbaneanlæg, naar der dog ikke ad den nye Linie vil kunne naas en kortvarigere Køre tid. Der maa da andre Grunde til for at gøre et nyt Statsbaneanlæg tilraadeligt, saasom at det kan være ønskeligt gennem Anlægget af en ny Jernbane at formindske den gennemgaaende Trafik

paa overbeholdede Banelinier, og at der yderligere, uanset at den nye Bane saa vidt muligt bør være den korteste Vej mellem de givne Endepunkter, dog uden store Afvigelser herfra, kan gives den en saadan Retning, at den føres gennem et jernbanetomt Rum, hvor den vil afhjælpe tilstedeværende Jernbanetræng.

For Midt- og Sydhjyllands Bedkommende bliver der herefter navnlig Spørgsmaal om ved Anlæg af ny Statsbanelinier at lette Forbindelsen mellem det nordvestlige Jylland og henholdsvis Esbjerg og Vedsted Jernbanestation (s: Bramminge).

I Ministeriets Skrivelse af 13de September f. A. er der som Banelinier, der i saa Henseende kunde komme i Betragtning, nævnt en Forlængelse af Vejle—Give Banen over Herning til Holstebro, en Bane fra Viborg til Herning og en Forlængelse af Vejle—Vandel Banen over Grindsted og Sig til Varde.

De tvende førstnævnte af disse Baneanlæg kan Kommissionen tilraade som hensigtsmæssige og skikke til Statsbaneanlæg.

Linien Holstebro—Herning—Give—Vejle vil sætte Thy og Egnen Syd for Limfjorden ved Fjordens vestlige Ende i direkte Forbindelse med Verne, og den vil komme til at gaa tværs igennem en endnu ikke betjent Egn. Den private Jernbane Vejle—Give maa da overtages af Staten og formentlig forsynes med sværere Overbygning (nye Sveller og Skinner), ligesom der vil paaløbe en Udgift til de fornødne Arbejder for at tilvejebringe passende Tilslutning til Statsbanestationen i Vejle.

Linien Viborg—Herning, der ligeledes gennemskærer en jernbanefattig Egn, vil tilvejebringe en bestemt Forbindelse videre ad Esbjerg for Egnen omkring Løgstør, Ribe og Aalborg og den vestlige Del af Himmerland; den vil derhos blive en brugelig Trafikbane til Esbjerg for Salling og Morsø. Den Egn, der gennemskæres, er vel af ringe Betsaffenhed, men savner dog ikke Betingelser for at kunne opbjaelpe, og Terrainforholdene ere saadanne, at Omkostningerne ved Baneanlaegget ville blive forholdsvis ringe.

Men Kommissionen maa dog endnu meget anbefale som Statsbaneanlaeg en Linie fra Langaa over Silkeborg og videre mod Syd nærmest muligt ved — men dog ikke vestligere end — Grindsted og videre til Bramminge. Den vil blive Trafikbane ogsaa til Esbjerg fra den østlige Del af Himmerland og for en stor Del af Djursland, og den vil mellem Silkeborg og Bramminge for en meget væsentlig Del kunne afhjælpe Jernbanetrængten i jernbanetomme Egne. Trafikken fra Vendsyssel til Esbjerg vil kunne benytte enten Vejen over Ribe—Aars—Viborg eller Vejen ad Stambanen til Langaa og videre over Silkeborg. Der har i Kommissionen været Spørgsmaal om at lade Banen udgaa fra Rødkærstbro, saaledes at den derfra til Silkeborg kunde træde i Stedet for den i Loven af 8de Maj 1894 optagne private Banelinie over Kallerup til Silkeborg; men en direkte Linie fra Langaa til Silkeborg bliver den korteste Trafiklinie, hvorimod Linien Rødkærstbro—Kallerup—Silkeborg paa Grund af Terrainforholdene vil faa en uforholdsmæssig stor Længde — Terrainforholdene ville yderligere for denne Linie medføre forholdsvis meget betydelige Anlaegsomkostninger — og trafikale Hensyn tale derhos ubetinget imod at vælge Rødkærstbro eller et Punkt mellem Langaa og Rødkærstbro som Udgangspunkt for en paa gennemgaaende Trafik beregnet Statsbane, ligesom det i Kommissionen er blevet stærkt hævdet, at en Bane fra Rødkærstbro til Silkeborg ikke gør Anlaegget af en Statsbane Viborg—Herning overflødig. Enkelte Medlemmer af Kommissionen have søgt at gøre gældende, at Banen fra Silkeborg burde føres direkte til Esbjerg; men Kommissionens Flertal maa holde for, at Forbindelsen med det sydlige Udland over Bramminge, Vedsted og Hvidding er af saa stor Betydning, at den ubetydelige Forøgelse af Banelængden, der vil blive en Følge af, at Banen føres over Bramminge, ikke bør komme i Betragtning, hvortil kommer, at Banelinien ved at føres direkte til Esbjerg vil komme meget nær til den vestlige Stambane og blive til Skade for Varde By's Interesser.

At anlægge en Statsbane fra Vejle over Grindsted og Sig til Varde ved at forlænge den bestaaende private Vejle—Vandel Bane kan Kommissionens Flertal ikke anbefale, da det ikke ses, at en saadan Bane kan betragtes som egnet til egentlig gennemgaaende Trafik, og hvad den mere lokale Trafik angaar, da har Kolding mindst lige saa stort Krav som Vejle paa at erholde Jernbaneforbindelse med Grindsted, medens Varde ikke ønsker Forbindelse med Grindsted over Sig (eller Thistrup) Jernbanestation, men lægger særlig Vægt paa at bevare sit Opland ved Anlaeg af en Jernbane over Døse og Andsager til Grindsted. Kommissionens Flertal stønner ikke rettere end, at samtlige Jernbaneforbin-

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 skaffe de nævnte 3 Byer tilfredsstillende Jernbaneforbindelse med Oplandet, uden at nogen af Byerne særlig forfordes.

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 Faldingbro. 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 ansøres, 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 Faldingbro, ser Kommissionen ikke rettere, end at Troen herpaa savner sandsynligt Grundlag. Det er formentlig utænkligt, 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 Faldingbro 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, derunder 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 Gibe (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 berøre.

Kommissionen ser derhos ikke rettere, end at det ikke kan være dens Opgave at fremkomme med Antydninger 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 Djæbliffet er muligt at danne sig noget paalideligt Skøn i saa Henseende. Meget vil afhænge af, hvorledes Trafikforholdene ville udvilde sig, efter at de som Statsbaneanlæg oven for foreslaede Linier eventuelt ere bragte til Udførelse, og man kan kun tilraade adskillig Varsomhed ved at støtte nye Privatbaneanlæg, saa længe der ikke er indbudet nogen Tids Erfaring i nysnævnte 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 give forstyrrende ind i de omliggende Næstæders 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 Tilslutning til det saaledes anførte mener Kommissionen at kunne og burde indskrænke sig til følgende hyderligere Bemærkninger vedrørende de herefter for Tiden foreliggende Spørgsmaal om private Baneanlæg.

Det fremkomne Andragende om Anbefaling af en Bane fra Horsens til Odder, hvilket Baneanlæg vedrører en Egn, der ligger Øst for den østlige jydsk Statsbane, synes at ligge uden for den Kommissionen anviste Opgave — at fremkomme med Forslag til eventuelle Baneanlæg i Midt- og Sydjylland; men der vil vel i øvrigt intet væsentligt kunne have at erindre mod Realisationen af et saadant Baneanlæg.

Det gennem forfættelige Andragender fremkomne Driste om Anlæg af en Bane Syd paa fra Herning direkte til et Punkt paa den sydlige Tværbane (Holsted—Brørup—Voldingbro) maa nærmest antages at have til Forudsætning, at en saadan Bane skulde anlægges som Statsbane; men i øvrigt kan Kommissionen, der ikke har kunnet slutte sig til en Anbefaling for denne Jernbanelinie som Statsbaneanlæg, lige saa lidt anbefale, at den enten helt eller delvis støttes som Privatbaneanlæg.

Med Hensyn til de fra Ringkøbing Byraad og Sogneraadene mellem Ringkøbing og Herning samt et Par lokale Landboforeninger fremkomne Andragender om Anlæg af en Privatbane i direkte Linie mellem Ringkøbing og Herning skal man bemærke, at det ikke mistendes, at der mellem den vestlige Statsbane og den paatænkte Banelinie mellem Holstebro og Herning med den bestaaende Statsbanelinie Herning—Skern som sydlig Grænse vil blive et jernbanetomt Rum, hvor Oplandet mulig, om end ikke i den nærmeste Fremtid, kunde have nogen Grund til at ønske bestemt Jernbaneforbindelse med en eller flere af de fornævnte Jernbanelinier; men man tør ikke i Djeblikket fremkomme med nogen bestemt Udtalelse om, at en eventuel Privatbane i det paagældende jernbanetomme Rum netop bør føres direkte eller muligst direkte fra Ringkøbing til Herning, og Kommissionens Flertal er endog nærmest tilbøjelig til at antage, at en saadan Retningslinie ikke vilde vise sig at være fuldt ud syldbestående. Spørgsmaalet om et eventuelt privat Baneanlæg i den paagældende Egn bør formentlig ikke for Tiden finde sin Afgørelse; det bør afventes at tage dette Spørgsmaal under Overvejelse, indtil det efter Anlægget af en Bane fra Holstebro til Herning har vist sig, hvorledes Trafikforholdene i Eggen ville udvikle sig.

Under Overvejelsen af, hvad der kan tiltrænges af private Baneanlæg, saafremt der anlægges en Statsbane fra Langaa over Silkeborg til Bramminge, vil det formentlig kunne lades ude af Betragtning, om de bestaaende Privatbaner, der mellem Aarhus og Vejle fra den østlige jydsk Statsbane føre ind i Landet (Aarhus—Hammel Banen, Horsens—Brørup-Banen og Horsens—Tørring Banen) mulig maatte ønske at komme i Forbindelse med den eventuelle nye Statsbane. Andragender om Forlængelse af de nævnte Privatbaner foreligge ikke for Kommissionen, og de ere ogsaa nærmest at betragte som Lokalbaner for Aarhus og Horsens Byers Forbindelse med deres vestlige Opland, hvorfor det ingenlunde er givet, at deres Fortsættelse ubetinget er nødvendig.

Syd for en Linie fra Øst til Vest omtrent mellem Vejle og Varde, gælder det derimod, som oven for anført, om, saafremt Banelinien mellem Silkeborg og Bramminge kommer til Udførelse, saa vidt muligt at søge hindret Forstyrrelse af de tilstedeværende Oplandsforhold. Det maa da have sig for Øje, at de Foranstaltninger, der i den Anledning træffes, maa være af den Bestaaffenhed, at den ene Røbstad ikke forfordales til Skade for den anden.

Det kunde da synes naturligt at fortsætte Kolding—Egtved Banen til et Punkt paa Vejle—Wandel Banen og derefter føre disse Baner i Forening over til et Punkt paa den nye Statsbane, hvor da ogsaa en Linie fra Varde kunde slutte til, men da Kolding—Egtved Banen er anlagt som smalsporet Bane udelukkende som Oplandsbane for den nærmeste Egn ved Kolding, vil det ved dens Tilslutning til et Punkt paa Vejle—Wandel Banen ikke kunne opnaas, at Kolding bliver stillet paa lige Fod med Vejle i den indbyrdes Konkurrence, for saa vidt angaar de Dele af Oplandet, for hvis Vedkommende der kan rejses Tvivl om, hvorvidt de høre til den ene eller den anden af Byerne. Kommissionens Flertal mener at stifte Bind og Sol bedst muligt lige ved at bringe i Forslag, at der ydes Støtte til at fortsætte Vejle—Wandel Banen mod Vest til den Station paa den eventuelle nye Statsbane efter Bramminge, der kommer til at ligge nærmest Grindsted (dog ikke Nord for Grindsted Aa) samt til Anlæg af nye Privatbaner til samme Punkt, henholdsvis fra Lunderklov over Vorbasse og fra Varde over Døse. Til Fordel for det i Kolding By's Interesse anbefalede Baneanlæg fra Lunderklov over Vorbasse skal man derhos tilføje, at det vil bidrage til at afhjælpe Jernbanetrangen i det jernbanetomme Rum mellem Lunderklov og Brørup mod Syd og Egtved og den foreslaaede nye Statsbane mod Nord. Et saadant Baneanlæg vil lette Forbindelsen med Kolding som Ind- og Udførselshavn. Naar

Banelinien fra Varde er nævnt som en Linie over Døse, er dette foranlediget ved, at det af Varde By meget ønskes, at denne Retningslinie vælges.

De omspurgte Privatbaneanlæg, som Kommissionen saaledes mener at burde anbefale til særlig Støtte, fordi de ere tilraadelige ogsaa af Hensyn til, at det saa vidt muligt bør søges undgaaet, at et Statsbaneanlæg fra Silkeborg til Bramminge kommer til at gribe forstyrrende ind i eksisterende Interesser, der have Krav paa Vestyttelse, føre imidlertid alle gennem Egne, hvor det næppe af vedkommende Købstad- og Landkommuner vil kunne magtes at faa dem gennemførte, saafremt der ved kommunale Bidrag skal tilvejsbringes mindst Halvdelen af Anlægsomkostningerne. De ekstraordinære Forhold, der efter Kommissionens Skøn gøre det nødvendigt at yde disse Anlæg særlig Støtte, maatte da ogsaa kunne gøre det forvarligt undtagelsesvis at lade Statskassen træde til med ekstraordinært store Bidrag til Anlægsomkostningerne. Det ses ikke rettere, end at Statskassen maatte kunne paatage sig at udrede indtil tre Tjeredele af Anlægsomkostningerne, medens Resten vilde blive at udrede ved kommunale og private Bidrag. Forholdet burde derhos formentlig ordnes saaledes, at Staten ikke gennem sin Stemmeret som Aktionær faar større Indflydelse paa de Banernes Administration vedrørende Forhold, end det er Tilfældet for de Privatbaners Vedkommende, som ere eller vilde blive anlagte i Genhold til Loven af 8de Maj 1894.

Sluttelig skal Kommissionen fremhæve, at man har betragtet sin Opgave som nærmest kun havende til Djemed at tilvejebringe en Plan, der kan tjene til fremtidig Rettefærdighed ved Bedømmelsen af, hvilke Jernbaneprojekter der bør søges fremmede. Man har Tro til, at Planen bør følges og ikke foregribes ved stykkevis Anlæg af nye Baner, der gribe forstyrrende ind i, hvad man har ment at burde bringe i Forflag, hvorimod man hverken for Statsbaners eller private Baneanlægs Vedkommende har haft til Hensigt at udtale noget om, at de foreslaaede Baneanlæg straks bør søges fremmede. Afgørelsen af, om og naar de skulle komme til Udførelse, tilkommer Regeringen og Lovgivningsmagten.

Betænkningen tiltrædes dog af nedennævnte Medlemmer af Kommissionen kun med de Forbehold, der følge af de for deres Vedkommende ligeledes neden for anførte Bemærkninger:

Grosserer S. Pagh, Esbjerg:

Undertegnede tillader sig herved at afgive Minoritetsvotum om, at Banen fra Silkeborg bør føres direkte til Esbjerg. Dette stemmer bedst med det optillede Program, at nye Baner skulle sætte Oplandet i let og bekvem Forbindelse med de nærmeste Afsetningspladser, Købstæder og Udførselshavne, og at der samtidig skal tages væsentligt Hensyn til deres Nytte for den gennemgaaende Trafik. Det gaar da ogsaa som en rød Traad gennem Kommissionsflertallets Betænkning, at et Hovedhensyn ved Forslaget om Banen har været, at denne kan blive Trafikbane til Esbjerg for store Dele af Jylland. Det synes da lidet rimeligt at forlænge Vejen til Esbjerg med ca. 2 Mil. De Grunde, der anføres herfor, ere lidet vægtige. Forbindelsen med det sydlige Udland over Bramminge spiller, som bekendt, for Tiden kun en forsvindende Rolle; den nuværende Trafik over Bredsted skyldes tilmed aldeles overvejende Indførsel over Esbjerg. Om Forholdene ad Aare kunne forandre sig, ved ingen; men det er dog rimeligere at tage Hensyn til de bestaaende Forhold end til rene Fremtidsmuligheder. Nødvendiggøres det senere, har man jo altid den Udvej at bygge en Sidebane til Bramminge. Det forekommer mig fremdeles heldigt i trafikal Henseende, at den nye Bane ikke paa nogen Strækning faar fælles Spor med den sydlige Tværbane, der i Forvejen er overtrafikeret. Naar Flertallet desuagtet har foreslaaet Linien til Bramminge, har det afgørende sikkert været Hensynet til Varde By's Interesser. Hvor meget disse ville lide ved den af mig foreslaaede Baneretning, skal jeg lade være usagt og kun pege paa, at Varde formentlig holdes stadesløs ved den foreslaaede Bane over Døse til Grindsted. Derhos maa jeg paa det stærkeste protestere mod, at Esbjerg ved denne som ved andre Lejligheder betragtes som en By, der mangler Ret til at have noget Opland, og at det anses næsten som Rov fra andre Byer, naar Byen ønsker sig fat i Forbindelse med det Landdistrikt, der ligger nærmere ved Esbjerg end ved nogen anden Købstad. Seg maa, som Repræsentant i denne Sag for Esbjerg, varmt lægge Statsmyndighederne paa Sinde, at Esbjerg i forrige Aar — til Dels mod sit Duffe — blev gjort til Købstad og derved paabyrdet aarlige Merudgifter, der i den allernærmeste Frem-

tid ville beløbe sig til ca. 50,000 Kr., deraf i forøgede Statskatter — Land- og Ligningskat og Bygningsafgift — henimod 15,000 Kr. Simpel Retfærdighed byder da ogsaa, at Byen ikke længere behandles udelukkende som en Havneplads, men at der i Realiteten tillægges den Købstadrettigheder, hvortil først og fremmest hører, at Byen stilles i samme Forhold til dens nærmeste Landdistrikt, som alle andre Købstæder i Landet. Der er saa meget mere Grund til at gaa ind paa det her forsvarede Standpunkt, som det Opland, hvorom der er Tale, notorisk selv betragter det som en Forurettelse, at dets Forbindelse med Esbjerg ikke lettes, ja, anser en direkte Bane for en absolut Betingelse for, at Landet kan blive opdyrket paa rette Maade. Flertallets Standpunkt, der synes at hvile paa den Betragtning, at det er formasteligt for Esbjerg at anse sig berettiget til noget som helst Opland, giver sig særlig Udslag i, at det for Esbjerg vil blive meget føleligt, at det saa nær ved Byen beliggende Bramminge gøres til et Jernbaneknudepunkt, der for Detailhandlere og Haandværkere i Esbjerg vil skabe en højt ubehagelig Konkurrence.

Sluttelig skal jeg betone det inkonsekvente, der vilde ligge i, at Staten i hele det danske Landbrugs Interesse stadig bekofter store Summer paa Forbedring af Esbjerg Havn, samtidigt med at Havnens Benyttelse skulde besværliggøres ad kunstig Vej ved at forhindre Anlæget af direkte Jernbanelinier.

Folketingsmand Th. Nielsen, Vejle: Mindretallet (Th. Nielsen) kan ikke anbefale Banen fra Långaa over Silkeborg til Bramminge (Nr. 3). Som Linie for den gennemgaaende Trafik faar denne Bane for ringe Betydning, saafremt Banen Viborg—Herning gennemføres, idet den da kun forkorter Vejen til Esbjerg med ca. 5 Mil. Fra Långaa over Viborg—Herning—Skern til Esbjerg er der ca. 25 Mil, medens Långaa—Silkeborg—Bramminge—Esbjerg Linien vil faa en Længde af ca. 20 Mil.

Hertil kommer, at Nr. 3 som Oplandsbane bliver for kostbar at anlægge. Naar der ofres saa store Beløb paa en enkelt Bane, ville andre Egne komme til at lide derved, og Hedesognenes Lokaltrafik kan besørages billigere ved Hjælp af letbyggede, smalsporede Baner. Driften ved Hurtigkørsel og Nattjeneste paa 3 parallelt løbende Baner ned gennem Sjælland vil desuden i Længden fordrø meget betydelige pekuniære Ofre.

Grev Frijs, Sagfører Hammer og Folketingsmand Niels Jensen have i Kommissionen stillet Forslag om en Bane fra et Punkt paa Statsbanen mellem Långaa og Viborg over Kellersup til Silkeborg og videre til Bramminge i Stedet for de foreslaaede Banelinier Viborg—Herning og Långaa—Silkeborg; men da dette Forslag ikke har fundet Tilslutning fra anden Side, har man subsidiært sluttet sig til Linien Långaa—Silkeborg—Bramminge. Det anses for meget ønskeligt, at Banen fra Långaa til Silkeborg føres i muligt direkte Linie mellem de 2 nævnte Punkter, saaledes at det navnlig undgaaes, at den paa den første Strækning fra Långaa faar en østlig Retning.

Sagfører Hansen og Konsul Raalund vilde foretrække en Bane direkte fra Rolding over Vorbasse til Grindsted frem for den foreslaaede Bane fra Lunderskov over Vorbasse til Grindsted.

3 September 1899.

Andr. Skifte.

S. Giffelsen.

M. Krag-Juel-Vind-Frijs.

J. Paulin.

J. Hark.

Jeddersen.

Carl Bøch.

Niels Jensen.

G. F. S. Benn.

R. Raalund.

Th. Nielsen.

J. L. Hansen.

Kjæft.

H. Bagh.

Hammer.

C. F. S. Ernst.

Ole Hoyer.

Dalberg.