

## LXVII.

## Betænkning

over

Forslag til Lov om Statens Overtagelse af Jærnbanen fra Vejle til Givø samt om Anlæg af en Statsbane fra Givø over Herning til Holstebro m. m.,

tillige indeholdende Betænkning over Lovforslagene om 1) Grunderhvervelse for Statsbanerne til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus, 2) Foranstaltninger til Dpretelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Barmenünde, 3) Udvidelse af Korsør Statsbanestation.

(Afgiven af Folketingets Udvalg den 24de Marts 1900.)

Den her foreslaede Jærnbane fra Holstebro over Herning til Givø er et Led af de af den jydke Jærnbanekommission foreslaede Statsbaner.

De 3 Linier for ny Statsbaneanlæg i Sylland, som Kommissionen har bragt i Forslag, fortjene visselig at udsøres, og der er for saa vidt intet at erindre mod Forslaget om, at der nu anlægges en Holstebro—Herning—Givø Bane. Kun bemærkes, at der for Udvalget er fremsført Spørgsmaal, om Banens Udløb fra Holstebro Station ikke bør ske øster paa, om der for den sydvestlige Bugt Aulum Kro—Vilddbjerg ikke er at foretrække en noget østligere Linie fra Aulum Kirkeby, og om Linien paa Strækningen mellem Herning og Brande ikke, som af Kommissionen foreslaet, bør gaa Øst om Søby Sø. Medens man ikke vil afvige

fra den Lovgivningsstil, at Liniedetailler almindeligvis ikke optages i Lovteksten, skal man her bemærke, at man, efter hvad der fra Udvalget er fremkommet, er tilbøjelig til at antage, at en østlig Udgang fra Holstebro Station vil være at foretrække for en vestlig, hvilken Afvigelse fra den paatænkte Linie dog ikke bør være til Hinder for, at Banen føres over Vilddbjerg. — Men da Holstebro—Herning—Givø Banen er en Linie for det nordlige Syllands Forretninger paa Kjøbenhavn, medens de andre af Kommissionen foreslaede Baner ere Linier for samme Landsdels Forretninger paa England (Bramminge-Banen delvis tillige paa Tyssland), turde det dog være rigtigst, at Holstebro—Herning—Givø Banen i alt Fald ikke er ene i den første Lov om Gennemførelse af de af Kommissionen foreslaede Statsbaneanlæg.

Det af disse 3 Anlæg, for hvilket der tidligst har foreligget Planer, Tegninger og Overflag, udarbejdede efter Undersøgelse i Marken, er Viborg—Herning Banen; de ses at være afgivne til Indenrigsministeriet den 28de December 1881. Nu i Aar er Linieundersøgelse foretagen ved Statbanernes Ingeniører. Foruden at være den tidligst undersøgte er denne Bane tillige den korteste af de 3 nu af Kommissionen foreslaaede Statsbaner. Den er kun  $6\frac{1}{2}$  Mil lang og den vil kunne udføres for 2,000,000 Kr. foruden 325,000 Kr. til Inventar og Materiel. Den foreslaas optagen paa Lovforslaget.

Den i Lovforslaget foreslaaede Udvidelse og delvise Omlægning af Statsbanestationen i Vejle er saa bekvem, at man i alt Fald ikke uden en nærmere Undersøgelse — som der, da Lovforslaget først blev fremsat den 3die Marts, næppe nu vil være Tid til — kan tilraade dens Vedtagelse. Den ligeledes i Lovforslaget foreslaaede Forsyning af Banestrækningen fra Vejle til Give med sværere Overbygning vil maasse nok udkræves, naar Banestrækningen Holstebro—Give er tilvejebragt, men er dog ikke i Ojeblikket paatrængende.

Naar der saaledes udgaar:

Arbejder ved Vejle Station:	Kr.	
1,815,000 + 74,000 Kr. ....		1,889,000
Omdannelse af Vejle—Give Banen		1,014,000
		<hr/> 2,903,000

medens der tilkommer:

Anlæg af Viborg—	Kr.	
Herning Banen....	2,000,000	
sammes Forsyning med		
Inventar og Materiel.....	325,000	
		<hr/> 2,325,000

vil der blive en Mindreudgift af 578,000

I Regeringsforslaget bestemmes de foreslaaede ny Baner til at være indhegnede. Der er imidlertid en meget udbredt Tvivl, som ogsaa har Talsmænd i Udvalget, om Banehegn gennemsnitlig gøre mere Nytte end Skade. Naar det nu i nedenstaaende Ind-

stillinger foreslaas, at Bestemmelsen om, at Banerne skulle være indhegnede, udgaar, gives der ikke derved nogen Forskrift om, at de skulle være uindhegnede; Statsbanebestyrelsen sættes blot i Stand til paa hver enkelt Banestrækning at hegne eller undlade at hegne efter en Granskning af, hvad der i den paagældende Egn maa anses for nyttigst.

Det kommunale Tilskud til ny Statsbaneanlæg, som ved de forskellige Baner har været yderst forskelligt (ved Klampeborg—Helsingør-Banen slet intet) er i det foreliggende Lovforslag sat til 40,000 Kr. pr. Banemil. For de her omhandlede Baner afgiver imidlertid Statsbanen Herning—Skern i denne Henseende det naturligste Sammenligningsled, og for denne Bane var det kommunale Tilskud 25,000 Kr. pr. Banemil. Det indstilles derfor, at det sættes ligesaa her.

Da de Udvalget for Tiden foreliggende Lovforslag om Jærnbaneanlæg have været Genstand for samlet Overvejelse, er det fundet naturligt at tage samlet Bestemmelse om Indstillingerne og at lade Indstillingerne fremtræde under et.

I nedenstaaende Forslag vil saaledes ogsaa findes Indstillinger om Grunderhvervelse for Statsbanerne til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus. At der er en stigende Trang til mere Plads paa Statsbanestationen i Aarhus, og at et rimeligt Middel til Afhjælp af Pladsmanglen er at henlægge hele Godsfaerdslan til en ny, selvstændig Godsbanegaard, har Udvalget ikke været i synderlig Tvivl om. At Beliggenheden af den til Erhvervelse udsætte Grund, nemlig et Stykke af Aarhus Mølleeng, Vest for Byens søndre Del, er hensigtsmæssig, og at dens Udstrækning (næsten 40 Td. Land) er tilstrækkelig, er heller ikke bleven bestridt. Derimod er der yttret nogen Bekymring for, at Beskaffenheden af den nærmest Naen liggende Del af denne Grund ikke skulde være tilfredsstillende. Efter hvad der for Udvalget er fremkommet, tror man dog at turde anse Grunden for

tjenlig til den Brug, der skal gøres af den. Der synes desuden ikke at være nogen anden Plads for en Godsbanegaard, naar man ikke vil foretage Ophjaldning i Havet og anbringe Godsbanegaarden paa en Byens og Havnens fremtidige Udvidelse hemmende Plads, hvilket i og for sig vilde være lidet ønskeligt og over for Aarhus Købstad, af hvilken der kræves et Tilskud af Halvdelen af de med Grunderhvervelsen forbundne Udgifter, temmelig ubilligt. Da nu derhos de Grunde, om hvis Erhvervelse der er Tale, maa antages efter deres Beliggenhed at have Tendens til at stige i Værdi, saa at de ved Udsættelse ventelig vilde blive Staten dyrere, indstilles det, at Bemyndigelse gives til deres Erhvervelse. Om Benyttelsen af Grundene vil nærmere Bestemmelse være at træffe ved Lov.

Fremdeles gøres Indstilling angaaende Dampfærgesforbindelse mellem Gedser og Warnemünde. Dette Foretagende bør formentlig bringes til Udsørelse. Det er ikke Hensynet til Trelleborg—Sassnitz—Forbindelsen eller til mulige Dampfærgesforbindelser i denne eller nogen anden svensktysk Færdselslinie, som herved gør sig gældende. At Sverrig, saa vidt det finder sin Regning derved, iværksætter direkte Forbindelser med Tyskland, er naturligt og selvfølgelig, og vi have kun at ønske vort Nabo- rige Lykke i Bestræbelserne for en videre Ud- vikling deraf. Den Fordel, som de danske Statsbaner med deres lave Takster kunne have af Godsbesørgelse for Sverrig, kan næppe afgive nogen bestemmende Årsag for betydelige Anlæg og Anskaffelser. Vel bør det tages i Betragtning, at de Varer, som Fastslandet paa den ene Side og Sverrig eller Norge paa den anden Side finde deres Regning ved at udfælske ad Gedser—Warne- münde—Vejen, vilde give Banestykket Gedser—Helsingør en ret betydelig Indtægt, og vi bør være Norge og Sverrig behjælpelige, naar de ville bruge vor Bane over Derne; men det kan heller ikke lades helt ude af Be- tragtning, at denne Transitbrug af Banen

ogsaa vil forøge Driftsudgifterne, og det des- mere, jo stærkere vor egen Brug af Banen bliver.

Det er derimod Hensynet til vor egen Ind- og Udsørsel, som paabyder en Udvikling af Gedser—Warnemünde-Routen. Vel gæl- der den overvejende Del af vore Forretnin- ger med det sydlige Udland detses vestlige Del; men der indføres dog ogsaa meget fra Berlin og fra de østtyske og böhmske Fa- brikker m. fl. Steder i Sydøst, ligesom der ogsaa sker nogen Udsørsel til disse Egne. Til god Betjening af denne Trafik er Kravet paa Dampfærger ganske berettiget.

Alligevel er en vedblivende, forøget og ensidig Udvikling af denne Forbindelseslinie ikke uden Betænkelse. Forbindelsen over Gedser med det sydlige Fastsland er jo nok en ældgammel dansk Handelsvej; men i For- tiden var det en Forbindelse med Kjøbenhavn og med Mecklenborg, som ikke kunde øve nogen overvældende kulturel Indflydelse paa Dan- mark; nu er det en Forbindelse med Ber- dens- og Million-Staden Berlin og med det tyske Rige. Saa meget des nyttigere er den, men ogsaa des kraftigere Paavirkningsleder. Ved at betjene Godset forøge Dampfærgerne Forretningsforbindelserne, og samtidigt gøre de i Forbindelse med de derved foranledigede Forandringer i Jærnbanernes Køreplaner Personbefordringen bekvemmere og noget kortvarigere. Vi ville altsaa, naar vi saa sat dette ny Led til den nævnte Forbindelse, have givet denne en saa syldig Udvikling, som vor Tid formaar. Men nu er det saa, at vor Forbindelse med Eng- land, det Land, som har den største økono- miske Betydning for os, og fra hvilket Kul- turføde kunde ønskes hentet i stor Udstræk- ning, kun er nødtørftig til Godsbefordring og fra Statens Side ganske uoplejet i Hen- seende til Personbefordring. Vel bliver Bøstehavet aldrig saa let at overfare som Østersøen; men der kunde dog ved Damp- skibenes Bestaffenhed, Farternes Hyppighed og Køreplanernes Tilpasning efter en Es- bjerg-England-Fart gøres noget — og noget

virkningsfuldt — for at pleje den dansk-  
engelske Forbindelse. Af saadant er intet  
gjort. Naar man nu samtidig plejer Kjø-  
benhavn-Berlin-Forbindelsen, da lader man  
det mangle paa Ligelighed i Nedlæggelsen  
af sine Kulturledninger. Dette skal dog ikke  
være afgørende for Gedser-Warnemünde-  
Routen, vi skulle ikke lade os afholde fra  
kraftig at pleje vort Samkvem med Fast-  
landet mod Syd, men kun have i Tanke, at  
Djeblikkets ensidige Pleje heraf kræver snar-  
lig Optagelse af den Opgave at give den  
danske Befolkning de hidtil savnede gunstige  
Betingelser for et Samkvem med England.

Man indstiller altsaa, at 2 Dampfærge-  
lejer anlægges og 2 Dampfærger anskaffes.  
Naar det tillige af Regeringen er foreslaaet,  
at et Telegrafstabel nedlægges mellem Gedser  
og Warnemünde, da er denne Foranstalt-  
ning, der vil koste omtrent 240,000 Kr.,  
vistnok ikke ganske nødvendig straks; men da  
den dog er meget nyttig til Sikring af Fær-  
gernes regelmæssige Drift, indstiller man  
den til Vedtagelse; kun er det sundet natur-  
ligt, at Lovteksten affattes saaledes, at Kabel-  
nedlægningen betinges af det, der ses at  
være Lovforslagets Forudsætning, nemlig at  
Halvdelen af Udgiften udredes fra mecklen-  
borgsk Side.

Endelig har Udvalget haft under Over-  
vejelse, om det i indeværende Samling burde  
fremme Lovforslaget om Udvidelse af  
Korsør Statsbanestation. Hertil  
kræves den forholdsvis meget betydelige Sum  
af 1,900,000 Kr. foruden Ekspropriationsud-  
gifter, der anslaaes til 325,000 Kr., altsaa  
omtrent 2,225,000 Kr. eller, naar Kapital-  
besparelsen ved Vortfald af Statens Tilskud  
til Halkovbroen tages med i Beregning,  
omtrent 2,100,000 Kr. Regeringens Forslag  
er noget omarbejdet siden i Fjor. Der er  
imidlertid kommet et nyt Moment ind i  
Overvejelsen af denne Sag, nemlig det af  
Korsør Købstad (med et ansøgt Tilskud af  
Staten) planlagte ret betydelige Havnefore-  
tagende, og da man i Udvalget ikke er paa  
det rene med, om der ikke er Hensyn at tage

fra det ene til det andet af disse Foretagen-  
der, anser man det allerede af denne Grund  
for rettest ikke for Tiden at gøre Indstilling  
om Lovforslagets Fremme.

For saa vidt der til Dækning af Udgif-  
terne ved en Del af fornævnte Anlæg og  
Erhvervelser er foreslaaet Bemyndigelse for  
Finansministeren til at udstede og sælge  
Statsobligationer, bemærkes, at der forelig-  
ger Rigsdagen et (for Tiden i Landstinget  
værende) Lovforslag om Udstedelse og Ind-  
retning af saadanne Statsobligationer, efter  
hvilket Lovforslag der skal udstedes særlig  
Lov for hver Obligationsafdelings Udsæd-  
gelse. Bliver det nævnte Lovforslag til Lov,  
vil der jo være at forholde derefter, og der  
bliver ikke nødvendig Brug for særlige Laane-  
bemyndigelser i Jærnbanelove. Men selv om  
det ikke bliver til Lov, vil det dog være at  
foretrække, at Laanebemyndigelse søges i sam-  
let Sum ved et særligt, af Finansministeren  
forelagt Lovforslag — og i saadant Omfang,  
som Rigsdagen efter Omstændighederne maatte  
finde det rigtigt, gives —, fremfor i spredte,  
af Indenrigsministeren fremsatte Lovforslag  
og i forskellige Summer, hvoraf hver enkelt er  
for lille til hensigtsmæssigt at være Genstand  
for Statslaansoperation. Det af Finansmini-  
steren den 23de Marts d. A. i Folketinget  
fremsatte Lovforslag om Optagelse af et  
Statslaan synes da ogsaa — idet dets § 3  
bestemmer, at de Finansministeren ved alt  
udkomne Jærnbanelove givne Laanebemyn-  
digelser bortfalde, for saa vidt angaar Ud-  
gifter, der dækkes ved Udbyttet af det Laan,  
som Lovforslaget gaar ud paa at hjemle —  
at burde være i Tankegangen foreneligt med  
det her fremsatte. Det indstilles derfor, at  
Laaneparagraffen udgaar.

Sluttelig tilføjes, at naar Planer dels om  
en direkte Kjøbenhavn—Køge-Bane,  
dels om en Dampfærgeforbindelse  
Syltholm—Femern ere bragte paa Om-  
tale under Udvalgets Forhandlinger, har  
man anset det førstnævnte Anlæg for et  
naturligt, en kommende Tid forbeholdt  
Led i den over Gedser iværksatte Forbin-

delse mellem Kjøbenhavn og Fastlandet, og det sidstnævnte Anlæg for stilende paa en berettiget Opgave, der er forføellig fra Gedser—Warnemünde-Anlæggets og derfor ikke tilfidesat ved en Beslutning om dets 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 Holstebro m. m. til Bedtagelse med nedensaaende Vædringsforslag.

Et Mindretal (R. Andersen og Hammerich) finder det i og for sig urigtigt at anlægge som Statsbane, saavel Banen fra Holstebro 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 Udbygningen 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 Vædringsforslag, er det, fordi det lægger saa stor Vægt paa Bedtagelsen af Dampfærgesforbindelsen mellem Gedser og Warnemünde, 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 forsvarligt 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 uforsvarligt 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 Vædringsforslag har Mindretallet optaget 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 sigtende 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 bemyndiger Regeringen til at afholde Udgifterne ved Statslaan.

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

I øvrigt tage vi Forbehold paa adskillige Punkter af Flertallets Betænkning.

Et tredje Mindretal (N. Clausen) finder det ikke heldigt, at forskellige Trafikspørgsmaal af saa ulige Natur og Interesse knyttes sammen i eet Lovforslag, som foreslaaet af Flertallet ved de stillede Ændringsforslag; thi deraf følger let, at Afgørelsen af virkelig paatrængende Opgaver kommer til at lide under en Paavirkning af uvedkommende Hensyn eller i andet Fald kan komme til at virke med til en mindre velovervejede Afgørelse af enkelte andre Spørgsmaal, hvormed de stilles sammen. — Af de fremsatte Forslag skal Mindretallet anbefale Gedser—Warnemünde-Routen til hurtig Fremme; men det maa af forskellige Grunde forbeholde sig sin Stilling til de øvrige Forslag og Ændringsforslag.

### Ændringsforslag.

Af Flertallet (Alberti, Bluhme, Bønsløkke, J. C. Christensen, E. Hage, J. Jensen, L. Jensen, Krabbe, Madsen og Nørddam):

#### Til § 1.

1) Efter 1ste Linie indsættes:

„a) at lade anlægge en Jærnbane fra Viborg til Herning“; Linie 3: „og derefter“ udgaar, og i Linie 4 foran „at lade“ indsættes: „efter denne Erhvervelse“. „a“, og „b“ rettes til henholdsvis „b“ og „c“.

Af et Mindretal (N. Andersen, Bluhme, Bønsløkke, Clausen, Nielsen og Sloth):

2) I Stykke b. efter „Give“ indskydes: „over Brande, Øst om Søby Sø.“

Af Udvalget:

3) Stykke c udgaar og i Stedet derfor indsættes:

„d) at erhverve de til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus fornødne Arealer

Best for Byens søndre Del, saafremt Aarhus Røbstad yder et Bidrag lig Halvdelen af Udgifterne herved; om Benyttelsen i fornævnte Djemed af de saaledes erhvervede Arealer, der blive at inddrage under Statsbanernes Grund, træffes nærmere Bestemmelse ved Lov.“

4) Stykke d. udgaar og i Stedet derfor indsættes:

„e) at anlægge 2 Dampfærgelejer i Gedser og at anskaffe 2 Dampfærger til Farten mellem Gedser og Warnemünde, samt under Forudsætning af Dækning andetsteds fra af Halvdelen af Udgiften ved Anstæffelse og Anbringelse af et Telegrafstabel mellem Gedser og Warnemünde at foretage dette Telegrafanlæg.“

Af et Mindretal (Nielsen og Sloth):

5) Der indsættes et nyt Stykke efter d) saalydende:

„e) at lade anlægge en bredsporet Statsbane fra et Punkt paa Statsbanen mellem Langaa og Viborg over Kellerrup til Silkeborg og videre over Brande og Grindsted til Bramminge.“

Af et Mindretal (N. Andersen og Hammerich):

6) Efter Litera e. indsættes:

f. at lade foretage en Udvidelse af Korsør Statsbanestation (jfr. Lov Nr. 83 af 11te Maj 1897 § 1), derunder Tilvejebringelse af et nyt Dampfærgeleje ved Korsør, samt til at erhverve et mellem Stationen og Færgenbanen beliggende Areal.

Af Flertallet under Nr. 1:

7) I sidste Stykke rettes: „Den under Litera b“ til „de under Litera a og c“; „Bane“ rettes til „Baner“; „indhegnet“ udgaar.

Af Udvalget:

#### Til § 2.

8) Ved Paragraffens Slutning tilføjes: „saavel som ved den heromhandlede Erhvervelse af Grund til Godsbanegaard i Aarhus“.

Af Flertallet under Nr. 1:

Til § 3.

9) Ordene „Vitra „b—c“ rettes til „Vitera a og c“, og Summerne „6,903,000 Kr.“ og „600,000 Kr.“ ændres til henholdsvis „6,000,000 Kr.“ og „925,000 Kr.“.

Af Udvalget:

10) Som nyt 2det Stykke indsættes:

„Til de i § 1 under Vitra e omhandlede Anlæg og Anstæffelser kan anvendes et Beløb af 3,215,000 Kr., hvoraf 1,000,000 Kr. i Finansaaret 1900—1901.“

Af et Mindretal (N. Andersen og Hammerich):

11) Som nyt Stykke indsættes:

„Til de i § 1 under Vitra f. omhandlede Anlæg kan der af Statskassen foruden Ekspropriationsudgifterne anvendes et Beløb af 1,900,000 Kr.“

Af N. Andersen:

12) Til det under Nr. 10 foreslaede Stykke føjes:

„Dette Anlægs Gennemførelse skal være betinget af, at der opnaas Overenskomst med Korsør Kommune om, at samme giver Afkald paa det Beløb af 4,350 Kr., som Statsbanerne hidtil aarlig have ydet Kommunen som Godtgørelse for Overtagelse og Vedligeholdelse af Halkobbroen over Korsør Kor.“

Af Mindretallet under Nr. 5:

13) Efter Paragraffens Slutning tilføjes:

„Indenrigsministeren forelægger for den først sammentrædende Rigsdag Plan og Overslag over det under e) nævnte Anlæg.“

Af Flertallet under Nr. 1:

Til § 4.

14) I Linie 1 rettes „det“, „b“ og „skal“ til henholdsvis „de“, „a og c“ og „skulle“. I Linie 2 foran „Vejle“ indstødes: „Biborg“.

Af Flertallet (Udvalget undtagen N. Andersen):

15) I Linie 5 ændres „40,000“ til „25,000“.

Af et Mindretal (Nielsen og Sloth):

Til § 4.

16) I 1ste Linie ændres: „det under § 1, Vitr. b“ til: „de under Vitr. b og e“. I 2den Linie udgaar „og“, og der indstødes efter „Ringkøbing“: „Biborg, Skanderborg og Ribe“, samt efter „Holkstebro“: „Silkeborg“; „Røbstadkommune“ ændres til „Røbstadkommuner“.

Af Flertallet (Udvalget undtagen Andersen, Clausen og Hammerich):

Til § 6.

17) Paragraffen udgaar.

Af Udvalget:

18) Lovforslagets Titel ændres til: „Forslag til Lov om forskellige Anlæg og Erhvervelser for Statsbanerne.“

Af et Mindretal (Nielsen og Sloth):

19) I Titlen ændres Ordene fra „en Statsbane“ til Slutningen til: „forskellige Statsbaner i Symland“.

Skald Flertallets Vædringsforslag vedtages, vil Lovforslaget komme til at lyde saaledes:

### Forslag til Lov

om

### forskellige Anlæg og Anstæffelser for Statsbanerne.

§ 1.

Indenrigsministeren bemyndiges til for Statskassens Regning:

a) at lade anlægge en Jærnbane fra Biborg til Herning,

Udvalgenes Betæntninger m. m.

- b) at erhverve den Vejle—Give Jærnbanelstfab tilhørende Jærnbane fra Vejle til Give,  
 c) efter dennes Erhvervelse at lade anlægge en Statsbane fra Give over Herning til Holstebro,  
 d) at erhverve de til Anlæg af en Godsbanegaard i Aarhus fornødne Arealer Best for Byens søndre Del, saafremt Aarhus Røbstad yder Halvdelen af Udgifterne herved; om Benyttelsen i fornævnte Djemed af de saaledes erhvervede Arealer, der blive at inddrage under Statsbanernes Grund, træffes nærmere Bestemmelse ved Lov,  
 e) at anlægge 2 Dampfærgelejer i Gedser og at anskaffe 2 Dampfærger til Farten mellem Gedser og Warnemünde, samt under Forudsætning af Dækning andetstedsfra af Halvdelen af Udgiften ved Anskaffelse og Anbringelse af et Telegrafstabel mellem Gedser og Warnemünde at foretage dette Telegrafanlæg.

De under Litra a. og c. omhandlede Baner anlægges som lettere Baner og med samme Sporvidde som de øvrige Statsbaner.

### § 2.

For saa vidt der ikke opnaas Overenskomst med Vejle—Give Jærnbanelstfab om Overdragelse til Staten af Jærnbanen fra Vejle til Give, vil den være at ekspropriere efter Reglerne i Forordningen af 5te Marts 1845, der ogsaa komme til Anvendelse paa de Ekspropriationer, der nødvendigøres ved de i denne Lov omhandlede Anlæg saavel som ved den heromhandlede Erhvervelse af Grund til Godsbanegaard i Aarhus.

### § 3.

Til Erhvervelsen af Vejle—Give Banen kan der anvendes indtil 1,000,000 Kr. og til de under § 1 Litra a. og c. omhandlede Anlæg i alt 6,000,000 Kr. samt til Driftsmateriel og Inventar 925,000 Kr. I Anlægsudgifterne ere ikke indbefattede de til den nødvendige Ekspropriation af Arealer medgaaende Beløb, hvilke ligeledes blive at udrede af Statskassen.

Til de i § 1 under Litra e. omhandlede Anlæg og Anskaffelser kan anvendes et Beløb af 3,215,000 Kr., hvoraf 1,000,000 Kr. i Finansaaret 1899—1900.

### § 4.

For at de under § 1 Litra a. og c. omhandlede Baneanlæg skulle komme til Udførelse, maa Viborg, Vejle og Ringkøbing Amtskommuner samt Holstebro Røbstadkommune inden den 1ste Januar 1901 til Sndenrigsministeren afgive Erklæring om, at de — i et efter forudgaaende Forhandling mellem Kommunerne af Sndenrigsministeren nærmere fastsat Forhold mellem dem indbyrdes — forpligte sig til at erstatte Statskassen 25,000 Kr. pr. Banemil af Udgifterne ved Anlægget, hvilket Beløb indbetales til Statskassen med en Femtendedel aarlig i 15 paa hinanden følgende Finansaar, saaledes at Afdraget første Gang erlægges i det efter Banens Aabning for Driften umiddelbart følgende Driftsaar og til saadanne Tider, som nærmere foreskrives af Sndenrigsministeren. Det forøgede Bidrag til Amtskommunerne, der som Folge heraf maatte blive paalignet bortfæstet eller bortforpagtet Hartkorn, bliver uden Hensyn til bestaaende Kontrakter at udrede halvt af Ejeren, halvt af Fæsteren eller Forpagteren.

## § 5.

De til Anlægene anvendte Grunde fritages, saa længe de benyttes i det paagældende Djemed, for alle paa samme hvilende Afgifter og Byrder. Ligeledes ere de paa Grundene opførte, til Anlægene henhørende Bygninger saavel i Købstæderne som paa Landet indtil videre fritagne for alle ellers paa Bygninger hvilende kongelige Skatter og Afgifter. Brugen af stemplet Papir eftergives i Henseende til alle Overenskomster og Obligationer, der udfærdiges i Anledning af Gennemførelsen af de i nærværende Lov omhandlede Foranstaltninger. For de Materialier, der anvendes til Anlægene samt til det fornødne Driftsmateriel hertil, kan der tilstaaes Toldfrihed.

Alberti.	M. Andersen.	Bluhme.	Bønløkke.	S. C. Christensen,
				Formand.
M. Clausen.	E. Hage.	Hammerich.	S. Jensen (Kjøbenhavns 10. B.)	
S. Jensen.	Krabbe, Ordfører.	H. Madsen.	S. Nielsen.	Rørdam, Sekretær.

## Bilag I.

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 8de Januar 1900.

I Skrivelse af 21de f. M. har det ærede Udvalg henledet Opmærksomheden paa, at den i Rigsdagens forrige Samling under 14de Marts f. A. fra Udvalget angaaende det da fremsatte Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde udfærdigede Skrivelse til Indenrigsministeren angaaende Oplysninger om Beføstningen ved en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Sylland over Samsø gavner Besvarelse. — I den nævnte Skrivelse har det daværende Udvalg begæret Oplysning om, hvilke Beføstningerne eventuelt ville være ved de fornødne Anlæg for:

- 1) Dampfærgeforbindelse direkte fra Kalundborg til Aarhus med Anløb af Koldby Raas paa Samsø;
- 2) Jærnbane til Næsnaes Spids og Dampfærgeforbindelse derfra til Aarhus med Anløb af Koldby Raas;
- 3) Jærnbane til Næsnaes, Dampfærgeforbindelse derfra til S. D. Samsø, Jærnbane fra dette Punkt til N. B. Spidsen af Samsø og Dampfærgeforbindelse derfra til Aarhus.

Udvalget bad sig derhos meddele, om der i Overfartens Udstrækning, Farvandet's Bestaaffenhed eller andre Forhold maatte ligge nogen væsentlig Vanskelighed for Oprettelsen af nogen af de nævnte Dampfærgeforbindelser.

Næst i denne Anledning at bemærke, at en fyldestgørende Besvarelse af de stillede Spørgsmaal vilde kræve omfattende og langvarige Forarbejder, og at de Betragtninger og Beregninger, der have kunnet anstilles paa Grundlag af de til Raadighed værende Oplysninger, ikke kunne gøre Krav paa fuld Nøjagtighed eller være af en egentlig bindende Karakter, skal man angaaende de i Udvalgets Skrivelse anførte Punkter meddele følgende:

Sejlrouten mellem Kalundborg og Aarhus er ca. 12 Mil, mellem Næsnaes og Aarhus ca. 10 Mil lang. Som Følge heraf vil en Færge paa denne Strækning højst kunne gøre et Par Time om Dagen, og hvis Forbindelsen skal faa nogen nævneværdig Trafikevne, vil det derfor blive nødvendigt at anvende Færger af Storehæltstypen, der kunne overføre et større Antal Vogne ad Gangen. Opretholdelsen af en Dampfærgeforbindelse paa en saa lang Strækning vil formentlig kræve mindst 4 Færger, hvis Anskaffelse vil koste ca. 4,200,000 Kr. Anlægget af de fornødne Dampfærgehavne vil antagelig koste 1,800,000 Kr., og saafremt der ogsaa paa Samsø skal bygges en Færgehavn med Tilbehør ved Koldbj Raas, ville de samlede Omkostninger ved Tilvejebringelsen af en Dampfærgeforbindelse Aarhus—Kalundborg næppe kunne sættes til mindre end 7 à 8 Mill. Kr.

For den under 2 ommeldte Routes Vedkommende maa hertil lægges Udgiften ved Anlægget af en Jærnbane Kalundborg—Næsnaes, eller ca. 1,000,000 Kr.

Den under 3 nævnte Route gaar ud paa 2 Dampfærgeforbindelser, hvis Længde hver for sig bliver betydelig mindre end de ovenfor omtalte. Ogsaa til denne Forbindelse maa det navnlig af Hensyn til Farvandet anses hensigtsmæssigt at anvende store Færger, men man vil i det mindste foreløbig formentlig kunne nøjes med 2 Færger paa hver Route. Under Forudsætning af, at Forbindelsen føres fra Næsnaes Bynten til det nuværende Udfisningssted Ballen paa Samsøs Østkyst og med Jærnbane derfra til et Punkt paa Dens Nordvestkyst noget Nord for Kolsøre Hage, kunne Bekostningerne ved Anlægget anslaaes til følgende Beløb:

Jærnbanen Kalundborg—Næsnaes.....	ca.	1,000,000 Kr.
Dampfærgehavn ved Næsnaes.....	-	1,000,000 —
Dampfærgehavn ved Ballen.....	-	1,000,000 —
Jærnbanen paa Samsø.....	-	1,500,000 —
Dampfærgehavn Nord for Kolsøre Hage.....	-	1,000,000 —
Dampfærgehavn ved Aarhus med Forbindelsesspor til Aarhus Banegaard.....	-	800,000 —
4 Dampfærger.....	-	4,200,000 —

I alt... ca. 10,500,000 Kr.

Det af Udvalget fremsatte Spørgsmaal, om der i Overfartens Udstrækning, Farvandets Bessaffenhed eller andre Forhold ligger nogen væsentlig Vanskelighed for Oprettelsen af nogen af de nævnte Dampfærgeforbindelser, kan vel til en vis Grad besvares benægtende; men man skal dog ikke undlade at fremhæve, at de omhandlede Forbindelser rimeligvis ville vise sig lidet hensigtsmæssige. Dampfærgeforbindelser af en saa stor Udstrækning ville, selv om store Færger anvendes, ikke have saa stor Trafikevne, at deres Betydning for Samfærdselen kommer til at staa i Forhold til de betydelige Anlægsomkostninger. Forbindelsernes Endepunkt Aarhus synes derhos at ligge vel nordligt til, at Routen skulde faa en saadan Betydning for hele Sjælland, at de store Bekostninger derved kunde motiveres. I saa Henseende kan det oplyses, at den Godsmængde til og fra Nordjylland — Nord for Skanderborg —, som for Tiden passerer Storebælt, for begge Retninger tilsammen andrager ca. 25,000 Tons aarlig, og det kan næppe ventes, at den samlede Godstrafik paa nogen af de her omhandlede Dampfærgerouter vil komme til at overstige dette Quantum. I Sammenligning med Godstransporten over Lillebælt, der sidste Aar androg 194,400 Tons, vil den Trafik, der kan paaregnes ad den ny Route, blive forholdsvis ringe.

### L. Bramsen.

Fr. Mortensen.

Til Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.

## Bilag II.

Indenrigsministeriet. Kjøbenhavn, den 8de Januar 1900.

I Skrivelse af 21de f. M. har det ærede Udvalg under Henvisning til, at den af Indenrigsministeriet under 13de September og 19de November 1898 nedsatte Kommission til samlet Overvejelse af Spørgsmaalet om den fremtidige Udvikling af Jærnbanenettet i Midt- og Sydjylland i September Maaned f. M. har afgivet sin Betænkning, udtalt Ønske om at have de Forslag foreliggende, som Regeringen maatte ville fremsætte i indeværende Rigsdagssamling angaaende Statsbaneanlæg i Jylland.

I denne Anledning skal man tjenstlig melde, at Ministeriet efter Modtagelsen af Kommissionens Betænkning afstedede Generaldirektoratet for Statsbanedriften en Erklæring over de af Kommissionen fremsatte Forslag, og efter at man under 22de f. M. har modtaget denne Erklæring, kan man i Besvarelse af Udvalgets Forespørgsel meddele, at Ministeriet kan slutte sig til Kommissionens Forslag om, at der anlægges følgende ny Statsbaner:

1. En Bane fra Holstebro over Herning til Give i Forbindelse med Erhvervelse af Vejle—Give Banen og Ombygning af Statsbanestationen i Vejle.
2. En Bane fra Viborg til Herning, og
3. en Bane fra Bangaa til Silkeborg.

Som bekendt har Kommissionen yderligere foreslaaet Anlægget af en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge. Hvad denne ca. 102 Km. lange Jærnbane angaar, er Ministeriet ikke i Tvivl om, at man bør vente med at træffe Bestemmelse om dens Anlæg, indtil de ovenfor under 1 og 2 eventuelt ogsaa det under 3 anførte Anlæg ere fuldførte. Dertil kommer, at Jærnbanen fra Silkeborg til Bramminge i Mod sætning til de øvrige af Kommissionen foreslaaede Baneanlæg vil gribe stærkt ind i en Række Kjøbstæders Oplandsforhold, hvorfor Kommissionen ogsaa har anbefalet, at der i Forbindelse med den nævnte Bane anlægges 3 private Jærnbaner. Men om disse private Baneanlæg ville kunne gennemføres maa formentlig anses for meget tvivlsomt, idet saavel disse som den Statsbanelinie, i hvilken de skulle udmunde, afgjort ville blive ganske urentable.

I Henhold til det oven for anførte er Ministeriet under Forudsætning af den dertil fornødne allerhøjeste Bemyndigelse fundet snarest muligt i Folketinget at fremsætte et Lovforslag om Gennemførelsen af det under 1 ommeldte Jærnbaneanlæg, idet Ministeriet overensstemmende med Generaldirektoratet for Statsbanedriften maa holde for, at dette Baneanlæg maa nyde Fremme forud for de øvrige. Forslaget vil imidlertid først kunne fremsættes, naar et nærmere Projekt er udarbejdet af Statsbaneanlægene og de fornødne Beregninger med Hensyn til Omkostningerne ere foretagne. I saa Henseende skal man henlede Opmærksomheden paa, at det drejer sig om Anlæg af en ca. 81 Km. lang Jærnbane samt om Erhvervelse og Forstærkning af den ca. 30 Km. lange Vejle—Give Bane. Bekostningerne herved og ved den hermed i Forbindelse staaende Omordning af Banegaardsforholdene i Vejle ere rent kalkulatorisk anslaaede til ca. 7,300,000 Kr.

Man unblader ikke at tilføje, at man forventer, at de fornødne Projektøringsarbejder og Beregninger ville kunne være afsluttede saa betids, at det omhandlede Lovforslag vil kunne fremsættes i Tinget i Løbet af en Maaned.

L. Bramsen.

Fr. Mortensen.

Folketingets Udvalg angaaende Forslag til Lov om Foranstaltninger til Oprettelse af en Dampfergeforbindelse mellem Gedser og Warnemünde.