

Nærværende Udvalg erkender Ønsfeligheden af, at der kan opnaas en Forbindelse med den nævnte Havn, men da denne Forbindelse væsentligt har Betydning ved at knytte Statsbanen til Havnen, foreslaar man at bemyndige Ministeren til at bygge Havnesporet for Statens Regning, imod at der ydes et kommunalt Bidrag udgørende Halvdelen af Anlægssummen.

Nyt Nr. 2. I Landstinget er udeladt Banen fra Tølløse til et Punkt paa Værsløvbanelen. Udeladelsen er til Dels begrundet ved, at man oprindelig ønskede at forlægge Værsløvbanelen over Ruds Vedby til Syderup. Da Landstinget imidlertid har fastholdt Værsløvbanelen, som nærværende Udvalg ogsaa indstiller til uforandret Vedtagelse, er Ruds Vedby uden Baneforbindelse. Det andet Hensyn, som man i Landstinget gør gældende imod Tølløsebanen, er navnlig Frygten for, at denne Bane vilde berøve Sorø noget af sit Opland. Da nærværende Udvalg ikke kan tillægge dette Hensyn en saadan Vægt, at det maatte kunne hindre en stor og rigt befolklet Egn fra at opnaa en ønsket Jærnbanelforbindelse, medens man paa den anden Side er villig til at imødekomme Ønsket fra Sorø Kjøbstad, er man enedes om at tilføje en Jærnbane mellem Sorø og et Punkt midt paa Tølløsebanen (Kærsholte eller Vedde). Da imidlertid hverken Anlægget eller Driften af en saadan Jærnbane kan paalægges Tølløsebanen, og den heller ikke kan ventes drevet selvstændig, foreslaas det, at Staten overtager Driften af denne Sidebane, i Analogi med, hvad der er flet af Hensyn til Støvsfor.

Nr. 2. Efter Ønske fra den paagældende Egn foreslaar man, at aabne Afgang til, at Jærnbanelen fra Brøstø kan sluttes til Statsbanen paa Strækningen mellem Lundby og Haslev Stationer.

Nr. 12. Jærnbanelen fra Svendborg til Nyborg eller Ørbæk blev i Fjor i Folketinget gjort afhængig af Tilslutning fra Nyborg Kjøbstad. Da det navnlig er Alter-

nativet Ørbæk, der foranlediger Frygten for, at Banen skulde blive en „Kørbane“ paa Nyborgs Bekostning, og da den direkte Linie ved at gøres smalsporet formentlig kan anlægges lige saa billigt og navnlig drives mere økonomisk end ved at komme i Forbindelse med den normalsporede Statsbane, foreslaar man at indskrænke sig til det ene Alternativ Svendborg—Nyborg.

Nr. 16. Af Hensyn til den fremtidige naturlige Forbindelse med Randers—Hadsundbanen foreslaas Banen Aalborg—Hadsund som normalsporet.

Nr. 20. Da Jærnbanelen fra Horsens til Bryrup muligen kun bliver ført til Binding, foreslaar man ved en Ændring at give Afgang til denne lille Indskrænkning.

Det Tvistepunkt, der hidtil har hindret en Forstaaelse om Jærnbanelanlæg, var Spørgsmaalet om Pengenes Tilvejebringelse. Nogle af Udvalgets Medlemmer have ikke kunnet samtykke i Optagelsen af Statslaan, saa længe der ikke ved en vedtagen Finanslov var draget sikre Grænser for Anvendelsen af Statens Midler i det hele. Efter at dette nu er opnaaet ved Finansloven af 1ste April d. A., have de paagældende Medlemmer ikke længere denne Betænkelse ved Statslaan, og man erkender, at det i og for sig er berettiget gennem Laan at fordele Byrden ved økonomiske Anlæg paa kommende Slægter, der særlig ville høste Fordelen af disse Anlæg, medens det nuværende Slægtled, der trykkes af ugunstige økonomiske Tilstande, saa vidt muligt bør lettes for ekstraordinære Byrder. Danmarks Statsgæld er ikke stor i Forhold til andre Landes, og Statens Kredit vil ikke svækkes, naar optagne Laan anvendes udelukkende til Fremhjælp af Landets økonomiske Udvikling. Heller ikke kunne vi tilraade at forbruge Reservecønden, der har holdt sig uangreben siden 1880. Reservecøndens Oprindelse og historiske Karakter bør beskytte den mod Tilintetgørelse af det forholdsvis ringe Beløb, som den nu har tilbage. Enkelte Medlemmer havde ønsket,