

Mangel som Flertallets Forslag om Viborg—Herning Banen, og vi vilde selvfølgelig ikke være fremkomne med det, naar ikke Flertallet var fremkommet med det andet Lovforslag, og vi ere altsaa fremkomne med det for at opnaa en samlet Bedømmelse og Overvejelse af disse Forslag, der staa i saa nøje Forbindelse med hinanden. Hvad Strækningen fra Silkeborg til Tværbanen angaar, have vi sluttet os til Kommissionens Mindretals Standpunkt, nemlig et Punkt mellem Langaa og Viborg, og vi have gjort det, dels fordi det var mest økonomisk, men ogsaa fordi det er Folketingets Jærnbaneudvalgs Stilling fra Slutningen af 70erne og Rigsdagens Stilling i 1894, da den vedtog Loven om Banen fra Rødkærstrø til Silkeborg. Vi have dog ikke villet fastslaa Udgangspunktet Rødkær, idet vi erkende, at hvis Linien skulde tilfredsstille Kravet om en gennemgaaende Bane fra begge Sider, kunde der maaske være Grund til at gøre en lille Forandring deri, og vi mene tillige, at naar disse to Forslag om Banerne fra Langaa til Silkeborg og fra Viborg til Herning ere fremkomne fra Kommissionens Side, saa tro vi, at Hovedhensigten for Kommissionen har været at tilfredsstille baade Viborg By og Silkeborg By, og det tror jeg kunde gøres ved at give Linien et lidt vestligere Udgangspunkt end Rødkærstrø. Der vilde derved fremkomme en nogenlunde lige Linie fra Viborg over Kellestrup til Silkeborg, og Viborg og Silkeborg vilde da være aldeles ens stilled i Konkurrencen om det forholdsvist frugtbare Op-land mellem disse to Punkter. Men i øvrigt maa jeg tillade mig at gøre opmærksom paa, at de to Linier Viborg—Herning og Langaa—Silkeborg antagelig begge to vilde have en Længde af ca. 12—13 Mil, medens derimod en Linie fra et Punkt, enten det nu blev Rødkær eller et andet Punkt, over Kellestrup til Silkeborg antagelig vilde have en Længde af lidt over 4 Mil, og saa vilde denne 4 Mils Linie som gennemgaaende Bane omtrent overflødiggøre de to andre Linier for den gennemgaaende Trafik. Tager vi nemlig Viborg og Langaa som Udgangspunkt for Forbindelsen til Esbjerg, vil en Linie fra Viborg over Herning til Esbjerg blive 151 Kilometer, men en Linie fra Rødkær—Silkeborg over Bramminge vilde blive 156 Kilometer. Det vil altsaa sige, at der bliver kun 5 Kilometer eller knap en Mil længere til Esbjerg over Rødkærstrø, Silkeborg, Bramminge end over Herning, medens der derimod bliver ca. 1 Mil kortere til Bramminge. Og fra Langaa's Side

bliver Længden fra Langaa over Silkeborg—Bramminge til Esbjerg 145 Kilometer, medens den over Rødkærstrø—Silkeborg—Bramminge til Esbjerg bliver 164 Kilometer eller ca. 3 Mil længere. Det vil altsaa sige, at for at spare  $\frac{1}{2}$  eller en hel Mil paa den ene Linie og 3 Mil paa den anden Linie for hele den gennemgaaende Trafik til Esbjerg, anlægger man 12 Mils Bane, hvor 4 Mil kunde gøre det som gennemgaaende Bane, og dertil kommer, at der for den 4 Mils Linie allerede ligger en af Rigsdagen vedtagen Lov om en Bane, som gaar igennem en frugtbar Egn, der rimeligvis vil faa omtrent lige saa megen Lokaltrafik som de to andre Linier. Og som Bevis for, at Kommunerne i denne Egn have set det, kan anføres, at de have tilbudt over 400,000 Kr. til Anlæg af denne Privatbane. Hvis jeg altsaa i faa Træk skulde samle det, som jeg mener taler for Kommissionens Mindretals Linie, den Linie, vi her have foreslaaet, saa er det for det første, at den tilfredsstillende kan betjene den gennemgaaende Trafik og lette Østbanens forøgede Trafik meget betydeligt, dernæst at det var hele Jærnbaneudvalgets Stilling 1877, idet Forslaget allerede var udarbejdet af Jærnbaneudvalget den Gang, og at det var den samlede Rigsdags Stilling i 1894, at den overflødiggør de to andre Baner i alt Fald som Statsbaner, og at Staten kun faar 4 Mil at bygge i Stedet for 12, og hvad mere er, at den bliver mere rentabel at drive, da Viborg—Herning-Banen næppe kan bære Driftsudgifterne i den første Menneskealder. Dertil kommer, at Kommunerne, som anført, have vist sin Interesse for denne Bane ved at tilbyde et Tilskud af 400,000 Kr. for at faa den private Bane. Jeg kunde tænke mig, at man vilde sige: Naar der er saa stor Trang og saa gode Betingelser paa den Egn, hvorfor har man saa ikke benyttet den vedtagne Lov? Herpaa ved jeg ikke at svare paa anden Maade end ved at referere Sagens Gang. Efter at Loven af 1894 var vedtagen, satte Jærnbanekomiteen sig i Bevægelse for at faa Banen realiseret. Den lod Ingeniør Ernst udarbejde en Plan og forelægge et Overslag, som gik ud paa et Beløb af noget over  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Komiteen samlede  $\frac{1}{4}$  af Beløbet som anført 400,000 Kr. fra de stedlige Kommuner, og efter Amdtsraadets tidligere Stilling til Jærbanespørgsmaalet og forresten i Henhold til en af Amdtsraadet tagen Beslutning, haabede man, at Amdtsraadet vilde yde den resterende Ejerdedel. Men efter de Udtalelser, der fremkom fra Mi-