

Til Ændringsforslag Nr. 3. Ved at føre Lunderskov-Grindsted Banen ud til Sønder-Omme ville Omkostningerne ved ovennævnte Banes Anlæg forøges med et Beløb af ca. 365,000 Kr., alt under Forudsætning af Overslaget's Rigtighed, og at Linien Grindsted-Sønder Omme vil blive forholdsvis lige saa dyr at anlægge som Linien Grindsted-Lunderskov. Herefter vil Kommunernes Tilskud til Linien Grindsted-Sønder Omme blive ca. 91,000 Kr., hvoraf jo Sønder Omme vil komme til at udrede en væsentlig Del, og den Mulighed er rimeligvis da ikke helt udelukket, at Sønder-Omme Kommune kunde være mindre tilbøjelig til at yde Tilskud til en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge. For ikke at foregribe noget med Hensyn til den sidstnævnte Bane maa Mindretallet derfor fraraade Vedtagelsen af Ændringsforslag Nr. 3, saa meget mere som det vistnok ikke er tilstrækkelig undersøgt, hvorvidt Silkeborg-Bramminge Banen rettelig bør føres om ad Sønder-Omme Kirkeby eller gennem den østlige Del af Sønder-Omme Sogn.

Ændringsforslagene Nr. 2, 6 og 7 anser Mindretallet for at være af mindre Betydning og skal derfor ikke nærmere omtale dem.

Mindretallet deler ikke det af Udvalgets Flertal udtalte Ønske om, at Forslaget om en privat Jernbane fra Lunderskov til Grindsted saa vidt mulig bør op højes til Lov i denne Samling, saa meget mindre som Udvalgets Flertal netop ved sit Ændringsforslag under Nr. 4 selv foreslaar, at der ikke kan gives Eneret paa ovennævnte Bane før den 1ste April 1904.

I Henhold til ovenstaaende Betragtninger finder Mindretallet det rigtigst, at man samtidig gennemfører Lovforslag om en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge og en privat Bane fra Grindsted til Lunderskov. Efter Mindretallets Opfattelse har den jydsk Jernbanekommission kun anbefalet Anlægget af en privat Jernbane fra Grindsted til Lunderskov under den Forudsætning, at der anlægges en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge. Skulde

Lovgivningsmagten imidlertid anse en stykkevis Gennemførelse af de forskellige af den jydsk Jernbanekommission anbefalede Baneanlæg i Midt- og Sydjylland for at være mest formaalstjenligt, da maa Mindretallet *indtrængende* anbefale, at man begynder med den Bane, der absolut maa siges at være af den største Betydning baade for den gennemgaaende Trafik og som Oplandsbane, nemlig en Statsbane fra Silkeborg til Bramminge.

Af de ovenfor anførte Grunde tillader Mindretallet i Forening med Th. Nielsen sig derfor at stille det under 5 opførte Underændringsforslag til *Udvalgstallets* Ændringsforslag under Nr. 4.

Et andet Mindretal (Th. Nielsen) skal villig indrømme, at den vedkommende Egn baade har Trang til og Krav paa passende Jernbaneforbindelse, saavel som at den paagældende Egn's økonomiske Forhold nødvendiggør kraftig Støtte fra Statens Side. Disse Betragtninger kunne dog efter Mindretallets Formening kun gøres gældende for Strækningen Grindsted—Vorbasse, derimod ikke for Strækningerne Bække—Gjæsten—Anst eller Verst, da ingen Del af denne Egn er saa langt fjernet fra Stats- eller Privatbaner, at der med Føje kan siges at være Jernbanenød til Stede.

Mindretallet har derfor ikke kunnet ovevbevise sig om, at det enten er nødvendigt eller forsvarligt at fremme det omhandlede Jernbaneanlæg paa den Maade, som Lovforslaget tilsigter, navnlig fordi Mindretallet formener, at den Jernbanetrang, som Egnen fra Vorbasse mod Nord lider under, ikke alene kan afhjælpes paa tilfredsstillende Maade, men ogsaa for den store Grindsted-Grene Kommunes Vedkommende paa langt fyldigere Maade, ved at forlænge Vejle—Vandel Banen til Grindsted, i Forbindelse med — hvad Mindretallet lægger den største Vægt paa — at dette Baneanlæg vil kunne udføres med en Bekostning af ikke stort mere end $\frac{1}{4}$ af Bekostningen ved Grindsted—Lunderskov Bane, hvortil endelig kommer, at de store