

Banen i dette Øjeblik desværre befinder sig.

Men her kommer jeg til ganske kort at drage en Sammenligning mellem Betydningen af Give—Herning og Funder—Bramminge Banerne og kommer der til at fremhæve en Egenskab ved Funder—Bramminge Banen, som nødvendigvis gør, at dette Baneanlæg bør fremmes før Statsbaneanlægget fra Give til Herning.

Den højtærede Trafikminister udtalte ved Forelæggelsen af Lovforslaget, at der for Privatbanernes Vedkommende ikke var opført nogen Orden eller bestemt noget angaaende den Rækkefølge, hvori disse Anlæg skulde komme til Udførelse, men at man vilde fremme Privatbaneanlægene i Lighed med, hvad der er sket med de Privatbaneanlæg, der bleve vedtagne ved Lov af 8. Maj 1894, saaledes, at naar der fra de paagældende, der ønskede Koncession paa en Privatbane, forelaa Andragende, tilstrækkelige økonomiske Midler og i det hele taget Forhold, som vare tilfredsstillende for Ministeren, vilde der blive givet Tilladelse til Anlæg og Drift af denne Bane, med andre Ord, Privatbanerne vilde i Virkeligheden blive fremmede i Henhold til den gode, gamle Regel, at den, der kommer først til Mølle, faar først malet. Det er der i og for sig ikke noget at sige til, og jeg indrømmer, at tilsyneladende findes der ingen Rækkefølge for de private Baner, der findes omtalte i Lovforslagets § 6. Men det er i Virkeligheden ogsaa kun tilsyneladende. Thi Forholdet er nemlig, at de 5 under Nr. 23—27 opførte private Baner, som findes i Lovforslagets § 6, kunne ikke anlægges, før en Statsbane fra Funder til Bramminge er kommen til Udførelse. For de 2 under Nr. 23 og 24 opførte Baners Vedkommende er Forholdet ganske klart. I Lovforslaget hedder det nemlig under Nr. 23, at der kan anlægges en privat Bane fra Bryrup til et Punkt paa Funder—Bramminge Banen, og under Nr. 24 hedder det, at der kan anlægges en Bane fra Tørring til et Punkt paa Funder—Bramminge Banen. Men man kan begribeligvis ikke føre en Bane ud til en anden Bane, som ikke eksisterer. Det vilde ogsaa være i høj Grad urimeligt og uforvarsligt i jernbaneteknisk Henseende og ogsaa med Hensyn til selve Banens Bygning, om man vilde tillade en Forlængelse af Privatbanerne eller i det hele tillade, at de private Baner — som paa en eller anden Maade skulle supplere Statsbanen fra Funder til Bramminge, som skulle søge Tilslut-

ning til, betragtes som Appendiks, eller hvad man vil kalde det, til Funder—Bramminge Banen — bleve anlagte, før Statsbanen Funder—Bramminge var kommen til Udførelse.

Give—Herning Banen er et saare fornuftigt Jernbaneanlæg. Det er ogsaa efter min Mening rimeligt, at denne Jernbane anlægges som Statsbane. Man har ikke i Kommissionen været fuldstændig enig herom, men jeg har ved en tidligere Lejlighed udtalt, at jeg fandt det mest rimeligt, at Give—Herning Banen straks fra Begyndelsen blev bygget som Statsbane. Det er klart, at selv om Give—Herning Banen blev bygget som Privatbane, vilde der inden ret længe komme det Tidspunkt, da Staten nødvendigvis maatte overtage denne Bane sammen med Vejle—Give Banen. Give—Herning Banen har ogsaa en stor Mission at udføre som Statsbane. Den gaar igennem et stort, jernbanetomt Rum, og den tilvejebringer en meget ønskelig og meget heldig Forbindelse mellem det nordvestlige og det sydøstlige Jylland. Og den har i Virkeligheden København som Basis, for saa vidt som den tilsigter at skabe en ny og hurtigere Forbindelseslinie fra Thy og det nordvestlige Jylland efter København. Men ganske vist har Give—Herning Banen i Virkeligheden ingen anden Værdi end den, den har i og for sig; der er ikke et eneste Privatbaneanlæg af dem, som findes i Lovforslagets § 6, hvis Skæbne er knyttet til, at der først anlægges en Statsbane fra Give til Herning, der er ikke en eneste Privatbane, som er afhængig af, at Give—Herning Banen først bliver anlagt. Naar man har fremhævet Give—Herning Banens Betydning som Oplandsbane og dens Betydning for den gennemgaaende Trafik, har man i Grunden, om jeg saa maa sige, sagt alt det gode om den, som kan siges om den, da denne Bane ikke er en nødvendig Forudsætning for noget som helst Privatbaneanlæg.

Her er der en stor Forskel paa Statsbaneanlægget Funder—Bramminge og Statsbaneanlægget Give—Herning, idet Funder—Bramminge Banen er en nødvendig Forudsætning og en nødvendig Betingelse for, at de 5 private Baner, som findes i Lovforslagets § 6 under Nr. 23—27, kunne anlægges. Ja, der er egentlig $5\frac{1}{2}$, for Nr. 27 foreslaas jo som en Gaffelbane, ført fra Grindsted, dels til Vejen, dels til Kolding, hvorved altsaa Lunderskov, den By, den jydsk Jernbanekommission i sin Tid paatænkte at give en direkte Baneforbindelse