

har foretaget en Sondring som den, der findes i Lovforslaget, er det ud fra den Betragtning, at Statsbaneanlægene, der ere nævnte i § 1, ere af langt større Betydning for Trafikken end de private Baner, af hvilken Grund man har optaget dem paa Forslaget som Statsbaneanlæg. Vilde det nu ikke være rimeligt, at man søgte at fremme Statsbaneanlægene noget hurtigere, saaledes at man maaske kunde være færdig med Statsbanerne, inden de sidste af de i Lovforslaget opførte Privatbaner vare komne til Udførelse?

Hermed skal jeg foreløbig forlade Lovforslagets § 1, idet jeg altsaa forbeholder mig min fri Stilling med Hensyn til den Rækkefølge, hvori de forskellige Baner ere opførte, og forbeholder mig Ret til ved anden Behandling af Lovforslaget at stille Ændringsforslag om, at der sker en Ombytning af de under b. og e. opførte Statsbaneanlæg af de Grunde, jeg her har tilladt mig at nævne.

Med Hensyn til Privatbaneanlægene skal jeg fatte mig ganske kort, idet jeg forudsætter, at ærede Medlemmer hver fra sin Kreds ville udtale sig om det Jernbaneanlæg, vedkommende interesserer sig særlig for og har særligt Kendskab til. Der findes dog et Par Privatbaner, som jeg ønsker at omtale ganske kort. Det er de to Privatbaner, som foreslaas førte fra Horsens—Bryrup Banen og fra Horsens—Tørring Banen ud til et Punkt paa Funder—Bramminge Banen. Disse to fra Horsens udgaaende Privatbaner ere ulykkeligvis blevne byggede som smalsporede, det blev ganske vist noget billigere i sin Tid, men jeg skulde tage meget fejl, hvis Forholdet ikke nu er det, at de, der tidligere vare allerivrigst for at faa disse Baner anlagte som smalsporede, allerede have fortrudt det og nu vilde have foretrukket at vente, indtil der kunde være opnaaet en heldigere Løsning af dette Spørgsmaal. Horsens—Tørring Banen er anlagt i Henhold til Lov af 12. April 1889 som en Slags selvejende Institution. Hele Udgiften var 775,000 Kr., hvoraf Staten har bidraget med Halvdelen af Ekspropriationsudgifterne, i alt 51,100 Kr. Jeg vil henstille til Overvejelse for den højtærede Minister og det høje Ting, om det ikke vilde være rigtigt, at Staten eksproprierede Horsens—Tørring Banen, byggede den om til en bredsporet Bane og saa førte den ud til et Punkt paa Funder—Bramminge Banen, som jeg ikke her nærmere skal omtale, men som jeg finder meget rigtig angivet paa det Kort, som

medfølger Jernbanekommissionens Betænkning. Ganske vist har Staten Ret til efter 25 Aars Forløb at erhverve dette Baneanlæg, men da det først blev aabnet den 1. December 1891, udløbe de 25 Aar ikke før 1916. Jeg henstiller derfor som sagt til Overvejelse, at Staten overtager denne Bane, hvad jeg ganske sikkert tror, den kunde faa Lov til paa rimelige Vilkaar, og saa ombygger den til en bredsporet Bane og fører den ud til et Punkt paa Funder—Bramminge Banen for derved at tilvejebringe i denne Egn en god Forbindelse mellem den østjydske og den midtjydske Statsbane.

Horsens—Bryrup Banen er ogsaa smalsporet, og det vil den vel altid vedblive at være, den har faaet en usædvanlig Længde, og den tænkes ført ud til den projekterede Station Høllund ved Funder—Bramminge Banen, medens Horsens—Tørring Banen tænkes ført ud til Stationen Eistrup paa denne Bane. Medens jeg er ved disse Privatbaner, vil jeg endvidere gøre opmærksom paa, at der i de vedkommende Egne er forskellige Meninger om, fra hvilket Punkt en Forlængelse af Horsens—Tørring Banen rettelig bør finde Sted. Det vilde derfor ikke være helt af Vejen, om man formede Lovforslaget saaledes, at der blev holdt Mulighed aaben for forskellige Linier, saa at de Kommuner, der skulde yde en væsentlig Del til disse Baners Anlæg, kunde faa Lejlighed til at lægge et Lod i Vægtskaalen til Fordel for den Linie, de anse for den heldigste.

I øvrigt skal jeg slutte disse Bemærkninger om Privatbanespørgsmaalet med at udtale det Ønske, at man fra Kommissionens Side havde anbefalet og fra Regeringens Side givet Tilsagn om et Statstilskud paa 75 pCt. af Anlægssummen i Stedet for 50 pCt. Den jyske Jernbanekommission foreslog i sin Tid et Statstilskud til nogle Privatbaner à 75 pCt. af Anlægssummen, fordi man mente, at de Egne, som disse Baner kom til at gennemløbe, i økonomisk Henseende vare saa daarligt stillede, at de neppe kunde bære Omkostningerne ved disse Baneanlæg, hvis de skulde udrede Halvdelen af de paa-tænkte Baners Anlægssum. Endelig vil jeg nævne her, hvad jeg ogsaa sagde under Omtalen af Funder—Bramminge Banen, at naar der ingen Rækkefølge er opstillet paa § 6, holder dette ikke Stik for disse 5 private Baners Vedkommende. De 5 Baner, som findes under Nr. 23—27, ere afhængige af, at Funder—Bramminge Banen først kommer til Udførelse. Funder—