

Kommissionsbetænkningen, er der optrukket en Linie fra Tørring Vest om Klovborg over Nørre Snede til Ejstrup. Hvis man tør gaa ud fra, at denne Linie staar som Udtryk for, hvad Jernbanekommissionen mener om Baneanlæg i den paagældende Egn, har Jernbanekommissionen i Virkeligheden erkendt, at paa det Sted burde en Forlængelse af Tørring-Banen rettest finde Sted. Nu foreligger der jo fra hele Udvalget Ændringsforslag om at forlænge Tørring-Banen fra Tørring Station over til Thyregod, over hvilken By man nu mener det rigtigst at føre den ny Statsbane fra Give til Herning. Dette Ændringsforslag har jeg ogsaa tiltraadt, det er stillet af hele Udvalget, for med den Beliggenhed, Horsens-Tørringbanen en Gang har faaet, er det naturligt at skaffe den længere ud i Vestlandet, indad mod Thyregod, hvorved man tilvejebringer en ret god og passende Forbindelse mellem Horsens og Brande. Denne sidste By bliver et betydeligt Punkt paa det midtjydske Jernbanenet, idet de to Statsbaner Give-Herning og Funder-Bramminge sandsynligvis faa Skæringspunkt i Brande.

Men en Tørring—Thyregod-Bane afhjælper ingenlunde det naturlige Krav, som navnlig Nørre Snede og Klovborg Sogne have paa at faa en passende Jernbaneforbindelse med deres Købstad, Horsens. Det Formaal kan kun løses tilfredsstillende ved, at man fører en Bane fra en Mellemstation paa Horsens—Tørring-Banen ud til Ejstrup, hvor den kan faa Tilslutning til Funder—Bramminge-Banen. Som Oplandsbane vil en Rask Mølle—Ejstrup-Bane komme til at gøre stor Nytte og faa overordentlig Betydning. Jeg skal her gøre opmærksom paa, at de 3 Sogne mellem Rask Mølle og Ejstrup have et samlet Areal af 24,507 Tdr. Land med 3,161 Indbyggere, medens Oplandet mellem Tørring og Thyregod har 2 Sogne med et Areal af 13,123 Tdr. Land og 1,692 Indbyggere. Det fremgaar heraf, at det jernbanetomme Rum mellem Rask Mølle og Ejstrup er omtrent dobbelt saa stort, baade hvad Areal og Indbyggerantal angaar, som Oplandet mellem Tørring og Thyregod. Med Hensyn til den smukke Forbindelse, som tilvejebringes mellem Horsens og Brande ved en Bane mellem Tørring og Thyregod, skal jeg gøre opmærksom paa, at Forbindelsen i Virkeligheden bliver endnu bedre over Rask Mølle og Ejstrup til Brande d. v. s. kortere, og man kan jo, som Regel, gaa ud fra, at den korteste Forbindelse er den bedste mellem 2 Punkter.

Det fremgaar nemlig af de Oplysninger, som Jernbaneanvalget har haft til sin Raadighed, at en Forbindelse mellem Horsens og Brande ved at forlænge Tørring-Banen til Thyregod eller hen til Brande, hvis ikke Statsbanen Give—Herning bliver ført om ad Thyregod, vil faa en Længde af 56,1 Km. Linien mellem Rask Mølle og Ejstrup vil faa en Længde af 27 Km., fra Horsens til Rask Mølle er der 17,2 Km., det bliver i alt 44,2 Km. Statsbanen fra Ejstrup til Brande vil sandsynligvis faa en Længde af omtrent $1\frac{1}{2}$ Mil eller 11 Km. Det bliver saaledes i alt 55 Km. Forskellen bliver sandsynligvis 1 Km. Det fremgaar af disse Oplysninger, at Forbindelsen mellem Horsens og Brande foregaar i Virkeligheden bedst ved en Rask Mølle—Ejstrup-Bane, og jeg skal derfor anbefale dette Baneanlæg paa det bedste.

Jeg skal endvidere gøre opmærksom paa, at den nuværende Forbindelse mellem disse Sogne og Købstaden Horsens opretholdes dels ved Dagvogne, dels ved Varetransport pr. Akse ad Landevejen. Al den Trafik vil blive afløst af Banen, og der foregaar en stor Trafik der, som i Virkeligheden medfører betydelig Bekostning baade for de private, for Postbefordringen og for Amtet, som maa vedligeholde den paagældende Landevej. Af alle disse Grunde skal jeg paa det omtalte Mindretals Vegne anbefale Anlægget af en Privatbane fra Rask Mølle Station over Aale, Klovborg og Nørre Snede til Ejstrup. Jeg skal endnu nævne, at sammen med Ændringsforslag Nr. 51 hører Nr. 60, hvor det samme Mindretal foreslaar, at Privatbanen fra Rask Mølle over Klovborg og Nørre Snede til Ejstrup skal have et Statstilskud af $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen.

Jeg skal dernæst omtale Ændringsforslaget under Nr. 42. Dette Ændringsforslag staar jeg beklageligt nok ene om, men det er for Resten ikke mindre godt af den Grund. Paa Jernbanelovforslaget findes under Nr. 27 i § 6 Forslag om Anlæg af en Privatbane, en Gaffelbane fra Grindsted dels til Vejen og dels til Kolding. Herom skal jeg udtale, at det er et af de mærkeligste Jernbaneforslag, som nogen Sinde er forelagt her i Tinget, og det forbavser mig i høj Grad, at dette Forslag har kunnet samle Flertal for sig indenfor Jernbanekommissionen. Der var i denne et Flertal paa 12, som anbefalede Gaffelbanen Grindsted—Vejen—Kolding, men et Mindretal paa 7 var derimod afgjort Modstander af den Bane. I øvrigt forholder det sig med Flertallets