

paa sædvanlig Maade. Da jeg imidlertid stadig har været optaget af den Tanke, at Banen, drevet som Privatbane, vilde give det bedste økonomiske Resultat, har det været mig magtpaaliggende at finde en anden Udvej, og det foreslaas derfor i Lovforslaget, at man vel bygger denne Bane som en Statsbane med det sædvanlige Tilskud fra Kommunernes Side af 25,000 Kr. pr. Banemil, men derefter dannes der et privat Aktieselskab, et Driftsselskab, der overtager Banen og i den Anledning afslutter en Forpagtningskontrakt med Staten. Der foreslaas derfor tilføjet den paagældende Paragraf følgende Bestemmelse: „For at Anlægget af Skern—Skive-Banen skal komme til Udførelse er det endvidere en Betingelse, at der inden en af Ministeren for offentlige Arbejder fastsat Frist af vedkommende Amts-, Købstad- og Sognekommuner dannes et Selskab, der paa nærmere af Ministeren fastsatte Vilkaar overtager Driften af Banen og til Sikkerhed herfor tilvejebringer en Garantikapital af 50,000 Kr. pr. Banemil, hvoraf mindst 10 pCt. indbetales kontant, medens Resten skal kunne indkræves efter Ministerens Bestemmelse. Med Hensyn til Stemplingen af paagældende Forpagtningskontrakt samt af eventuelle Aktier i Selskabet og Forskrivninger fra Kommunerne forholdes efter § 12 b.“ Man har forud været klar over, at Kommunerne med Lethed kunde magte det sædvanlige Tilskud af 25,000 Kr. pr. Banemil, og jeg gaar derfor ogsaa ud fra, at det heller ikke vil overskride deres økonomiske Evne at tilskyde 5,000 Kr. pr. Banemil kontant til Dannelsen af et Driftsselskab, og at det vil være forsvarligt for dem at overtage Garantien for yderligere 45,000 Kr. pr. Banemil, idet man selvfølgelig maa haabe, at Banen i alt Fald vil kunne bære sin Drift, og der saaledes kun er ringe Sandsynlighed for, at Kommunerne vil komme til at tilsvare noget yderligere.

Det foreslaas dernæst, at der i Lovens § 6, Løbe-Nr. 19, hvori der er bevilget Anlæg af en Jernbane fra Rudkøbing til Bagenkop med Sidebane til Spodsbjerg, tilføjes som et Punkt b): en Jernbane fra Lohals til et Punkt paa Jernbanen mellem Rudkøbing og Spodsbjerg. Efter de Oplysninger, der foreligger, og den Iver, hvormed man fra Beboernes og det bestaaende Jernbaneselskabs Side har arbejdet for en saadan Bane gennem Nordlangeland, maa jeg tro, at der virkelig er Trang til den, ligesom jeg ogsaa

maa tro, at Anlægget af den vil bidrage væsentligt til at forbedre Forrentningen af den bestaaende Bane.

Dernæst foreslaas det, at der i Lovens § 6, Løbe-Nr. 27, som omhandler Anlægget af en Jernbane fra Ringkøbing over Ølstrup og Brejning til Nørre Omme, indføjes som Punkt b): en Jernbane fra Nørre Omme til Aulum. Dette Forslag fremkommer som et Bidrag fra Ministeriets Side til Løsningen af det, som det synes, meget vanskelige Spørgsmaal at faa den store Vinding Kommune inddraget i Jernbanenettet. Det har ikke været muligt ved Projekteringen af Statsbanen fra Skjern til Skive at finde en Retningslinie, som med nogen Nytte inddrog Vinding Kommune i Banens Omraade. Det er mig imidlertid bekendt, at selve den Løsning, som her er foreslaaet, egentlig ikke vinder større Bifald paa Egnen, og at den navnlig mødes med Modstand fra det bestaaende Jernbaneselskab Ringkøbing—Nørre Omme. Jeg maa imidlertid gaa ud fra, at det vil være rigtigst, at dette Spørgsmaal underkastes en nærmere Drøftelse i det Udvalg, som selvfølgelig maa nedsættes. Det vilde være mig meget kært, om man overhovedet kunde finde en Løsning af det Spørgsmaal, hvorledes Vinding Kommune kan komme i god Jernbaneforbindelse. Det har ikke været Ministeriet muligt at finde nogen bedre Udvej; det skulde glæde mig, om det kunde lykkes indenfor Udvalget. Jeg vilde finde det sørgeligt, om man skulde blive nødt til at opgive det Formaal at betjene Vinding Kommune med en Jernbane.

Lovens § 6, Løbe-Nr. 37, foreslaas dernæst affattet saaledes: „En Jernbane fra Rask Mølle over Aale, Klovborg og Nørre Snede til Ejstrup med tilhørende Ombygning af Horsens—Tørring-Jernbane fra smalsporet til normalsporet“. Som bekendt findes der i Horsens-Egnen to smalsporede Jernbaner, Horsens—Tørring-Banen og Horsens—Bryrup-Banen. Disse blev i sin Tid anlagt som smalsporede ud fra den Forudsætning, at den paagældende Egn vilde være lige saa vel tjent med smalsporede Baner som med normalsporede, og at det jo var meget billigere at anlægge smalsporede. Det har imidlertid vist sig, at man — sikkert ogsaa med Rette — er misfornøjet med, at disse Baner er smalsporede, og navnlig har der for Horsens—Tørring-Banens Vedkommende gjort sig gældende et stærkt Ønske om at faa den ombygget til en normalsporet Bane og, hvad der ikke er det mindst vigtige ved Sagen, at skabe en