

passende Forbindelse med den midtjydske Statsbane. Her har man tidligere tænkt sig at ville søge Tilknytning til Thyregod Station, men en, som det synes mig, kraftig Bevægelse indenfor Banens Opland har mere og mere rettet sin Opmærksomhed paa at søge Tilslutning til Ejstrup Station og da ikke at forlænge Banen over Tørring, men lade Forlængelsen udgaa fra Rask Mølle, saaledes at der bliver et lille Stykke fra Rask Mølle til Tørring, som falder udenfor, men som dog skulde bygges normalsporet ligesom den øvrige Del af Banelinien. Denne Plan har vundet ganske overvejende Tilslutning hos Banens Garanter og dens Bestyrelse og saa stor Tilslutning i Horsens By og dens Omegn, at der, saa vidt jeg ved, vil være stor Sandsynlighed for, at man vil kunne udløse den Del af Garanterne, som ikke føler sig tilfredstillede ved den foreslaaede Forlængelse.

Dernæst foreslaas som nyt Løbe-Nr. 52 i samme Paragraf: Anlæg af en Jernbane fra Lemvig til Struer, en Bane, som der ogsaa i de senere Aar har været megen Tale om og gjort et stort Arbejde for, og hvorom der nu til Slut er opnaaet Enighed mellem de to Byer, der skulde danne Banens Udgangs- og Endepunkt, og med de mellemliggende Egne.

Som Vilkaar for Anlægget af Privatbaner under § 6, Nr. 19 b. og 27 b., foreslaas tilføjet, at der skal indføres Fællesdrift med de under Nr. 19 a. og 27 a. omhandlede Jernbaner, medens Meddelelsen af Eneretsbevilling paa Anlæg af den under Nr. 37 omhandlede Jernbane fra Rask Mølle til Ejstrup gøres betinget af, at der indføres Fællesdrift mellem denne Bane og den ombyggede Jernbane fra Horsens til Tørring.

Endelig maa jeg omtale det i Lovens § 6 under Nr. 2 anførte Baneanlæg fra Helsingø til Tisvilde. Der er i de siden Lovens Vedtagelse forløbne Aar arbejdet paa at skaffe de fornødne Midler til Veje til Gennemførelse af dette Baneanlæg, hvortil der efter de foreliggende Projekter maatte antages at ville medgaa ca. 400,000 Kr. Det har imidlertid vist sig, at Beboerne ikke er i Stand til at tilvejebringe det fulde Beløb. De mangler et Beløb af

ca. 175,000 Kr., hvilket derfor foreslaas ydet som Statstilskud til Anlæg af denne Bane.

Ved de Forandringer, som herigennem foreslaas, i Forbindelse med de mange Forandringer, som tidligere er vedtagne, faar denne Jernbanelov fra 1908 efterhaanden et Udseende, som gør den ganske ulæselig, og jeg foreslaar derfor indsat en Bestemmelse i Lovforslaget, hvorefter Ministeren for offentlige Arbejder bemyndiges til at lade optrykke og bekendtgøre Loven, saaledes som den efter de foretagne Ændringer ser ud.

Naar jeg tillader mig paa dette Tidspunkt at fremsætte et Lovforslag af den Beskaffenhed, er det ikke i Tillid til, at det indenfor denne Samling skulde kunne lykkes at gennemføre samtlige disse Jernbaneplaner, men det er Planer, som erfaringsmæssigt kræver en ganske langvarig og indgaaende Overvejelse, og jeg har ikke villet undlade at give mit Bidrag til, at disse Overvejelser allerede paa dette Tidspunkt kan tage deres Begyndelse. I al Almindelighed regner man jo indenfor Rigsdagen med stor Sympati for Forslag om nye Baneanlæg, men paa den anden Side maa man ogsaa regne med betydelige indbyrdes Interesseskonflikter, som jeg ikke kan tro kan finde deres Udjævning uden netop gennem et indgaaende Udvalgsarbejde. Jeg er klar over, at foruden de her foreslaaede Privatbaner ligger der særdeles mange Planer fremme hist og her, som venter paa deres Gennemførelse, og jeg er ogsaa blevet gjort bekendt med enkelte saadanne Planer, som allerede nu er arbejdede saaledes frem, at Beboerne er rede til at bringe de fornødne økonomiske Ofre derfor. Men disse Planer er dog ikke naaet saa vidt, at Ministeriet har kunnet bearbejde dem i teknisk Henseende, og jeg har derfor ikke været i Stand til at tage dem med i Lovforslaget nu. Jeg tænker derimod ikke, at der skulde være noget til Hinder for, at det Udvalg, som maatte blive nedsat om denne Sag, vil modtage Oplysninger fra Ministeriet om saaledes foreliggende Jernbaneplaner og eventuelt tage dem med i Loven, hvis man skulde finde dem egnede til Fremme.