

I Stedet for at vedtage det nævnte Forslag vedtog man at forlænge Horsens—Tørring-Banen til et Punkt paa den midtjydske Bane og tillige at forlænge Horsens—Bryrup-Banen til et Punkt paa samme Bane. Jeg maa sige, at der baade fra Horsens By og fra de interesserede Landkommuner har været gjort store Anstrengelser for at faa disse to Baneprojekter realiseret. Men det har ikke været muligt at opnaa Enighed om at gennemføre Banerne i den foreslaaede Form, fordi de Kommuner, der ligger mellem Rask og Ejstrup, sammen med Horsens By har fælles Interesse i, at Banen føres gennem denne Egn. Det er i og for sig ikke saa mærkeligt, for der er der et meget betydeligt jernbanetomt Rum. De tre Kommuner i denne Egn indtager et Areal af 25,000 Tdr. Land og har en Befolkning paa 3,500 Mennesker. Disse Kommuner har gennem mange Aar haft en trang og besværlig Forbindelse med Horsens, fordi man maatte frem og tilbage ad Landevejen, og der er adskillige Mil til Horsens. Men der har alligevel udviklet sig et venskabeligt Forhold mellem disse Egne og Horsens By, og den Tilslutning, som det foreliggende Forslag har faaet der ude fra, taler for, at denne gode Forstaaelse stadig bestaar.

Men jeg maa dog fremhæve, at baade Horsens By og disse Egne har vist megen Villighed til at rette sig efter andres Ønsker. For et Par Aars Tid siden fremkom der saaledes et Forslag om at give Banen en hel anden Retning, saa at den blev anlagt som Privatbane fra Hatting Station paa Strækningen mellem Vejle og Horsens og derfra over Rask Mølle til Ejstrup. Denne Plan blev meget velvilligt modtaget af Statsbanernes Generaldirektion, men den strandede derpaa, at Horsens—Tørring-Banen mødte frem og protesterede, fordi et saadant Anlæg vilde skære denne Bane over. Man paastod, at det nye Anlæg vilde gaa over Horsens—Tørring-Banens Lig. Og man saa da det Særsyn, at baade Horsens By og de interesserede Landkommuner resignerede og lod Projektet falde.

Imidlertid kunde ingen af Parterne opgive Arbejdet for en endelig Ordning af Spørgsmaalet, og i Januar 1915 blev der til Ministeren indsendt et Andragende om, at Spørgsmaalet maatte blive taget op. Af dette Andragende vil jeg med den højtærede

Formands Tilladelse oplæse et lille Stykke. Det hedder deri: „Vi tillader os nu paa ny at forelægge denne vigtige Sag for Dem, idet vi skulle bemærke, at man efter Forhandling med Kommuner, interesserede i Horsens—Tørring-Jernbanen, tænker sig det nye Jernbaneanlæg gennemført ved en Ombygning af Horsens—Tørring-Jernbanen til en normalsporet Bane, der ved en Forbindelsesbane fra Rask over Aale, Klovborg og Nørre-Snede føres til Funder—Bramminge-Banens Station i Ejstrup“. Dette Andragende er underskrevet af de Herrer Købmand Marius Holst og Konsul Jensen i Horsens som Repræsentanter for Horsens By og Horsens Handelsforening, Amdtsraadsmedlem M. Jørgensen i Nørre-Snede, Gaardejer Chr. Nygaard i Klovborg, Gaardejer Ole Troelsen i Aale, Gaardejer Kristen Tisgaard, Formand for Tamdrup Sogneraad, P. Alsted, Formand for Hvirring-Hornborg Sogneraad og Jørgen Markussen, Formand for Linnerup-Hammer Sogneraad. Det er altsaa alle de interesserede Kommuner, der her optræder endrægtigt, og jeg maa indrømme, at den højtærede Minister modtog Andragendet meget velvilligt.

Andragendet blev afgivet til Statsbanernes tekniske Tilsyn, og dette har under 5. Juni 1915, der jo er en stor Dag i Danmarks Riges Historie, afgivet en Beretning underskrevet af Ingeniør Raben. Af denne Beretning tillader jeg mig at oplæse et Par Linier, fordi det forekommer mig, at Hr. Raben træffende og klart skildrer det berettigede i dette Baneanlæg. Statens tekniske tilsynsførende siger herom: „Det maa erkendes at være af stor Betydning for Horsens at faa gennemført Anlægget af en normalsporet Bane fra Horsens mod Vest til Forbindelse med den under Anlæg værende Funder—Bramminge-Bane, idet den ved Loven af 27. Maj 1908 hjemlede Forlængelse af de smalsporede Baner Horsens—Tørring og Horsens—Bryrup frembyder en Løsning, der med Rette maa anses for lidet tilfredsstillende, og som stiller Horsens uheldigt i Konkurrencen med Nabobyen Vejle, der ad 2 allerede færdigbyggede normalsporede Baner — hvoraf den ene er Statsbane — vil faa Tilslutning til Funder—Bramminge-Banen“. Statens tekniske tilsynsførende polemiserer derefter mod en Plan, der er fremkommet fra Vejle, og som