

der, som sagt, Ministeren have dette Udvalgets Ønske i Erindring. Fra Kolding—Egtved-Banens Bestyrelse har jeg modtaget en Skrivelse, hvori den langt fra udtaler sig afgjort imod Udvalgets Standpunkt, men kun ønsker, at de Ord, der findes i Betænkningen om denne Sag, ændres derhen, at Kolding—Egtved-Banen eventuelt føres langs med Troldhede—Kolding-Banen paa Strækningen fra Bramdrup til Kolding.

Jeg skal nu gaa over til at omtale Baner, som Udvalget har beskæftiget sig med og gør Indstilling om, og som allerede fandtes i Loven af 1908, og jeg begynder med den ved Loven af 27. Maj 1908 vedtagne Jernbane fra Møens Klint til Stege, eventuelt til Haarbølle. Til denne Bane bevilgedes der i 1908 et Statstilskud af $\frac{2}{5}$ af Anlægsudgifterne. Der er til Udvalget indkommet Andragende om, at Statsbidraget maatte blive forhøjet til Halvdelen, og Udvalget foreslaar at imødekomme det, men samtidig foreslaas det, at Banen, i Stedet for at hedde en Bane Møens Klint—Stege, eventuelt Haarbølle, kommer til at hedde: En Jernbane fra Møens Klint til Stege, eventuelt til Haarbølle med eventuel Sidebane til Koster. Fra Koster er der en amtskommunal Færgefart mellem Sjælland og Møen, og vi har da ment, at naar Møenboerne, som de sikkert fortjener, antagelig ret snart faar en Jernbane, bør der ogsaa skabes Mulighed for, at man kan føre Vognladningsgodt pr. Jernbane over Strædet mellem Koster og Kallehave, og at det kan befordres videre ad Jernbane over Møen, og lige saa, at Godstrafikken kan foregaa ad den omvendte Vej. Jeg skal anbefale dette Forslag, som hele Udvalget tiltræder.

Jeg kommer dernæst til et Forslag, som Ministeren selv har indstillet til Vedtagelse, nemlig Forslaget om en Forlængelse af Rødkærbrø—Kellerup-Banen til Silkeborg. I Ministerens Forslag nævnes kun de to Punkter Kellerup og Silkeborg. Det ærede Medlem fra Silkeborg (Jacob Christensen) har foreslaaet, og hele Udvalget har tiltraadt, at Banen kommer til at hedde: „En Forlængelse af Rødkærbrø—Kellerup-Banen over Hindbjerg—Hinge—Lysbro til Silkeborg“. Ogsaa dette Forslag skal jeg anbefale. Endvidere foreslaar Udvalget at anlægge en Jernbane fra Skive gennem Vestsalling til Rødding, en Jernbane fra Allingaabro over Ørsted til Vivild, eventuelt fortsat over Nørager til en Station paa Ryomgaard—Gjerrild-Banen, og en Jernbane fra Thorup Pakhus

ved Kalø Vig til Hornslet, eventuelt til et Punkt paa den projekterede Statsbane fra Aarhus til Randers. I 1908 vedtoges forskellige elektriske Baneanlæg, der imidlertid har haft en krank Skæbne. Der er ikke et eneste af disse elektriske Baneprojekter, der i de forløbne 9 Aar er kommet til Udførelse. Det Projekt, der har været arbejdet mest med, er Anlægget af en elektrisk Bane fra Aarhus til Randers, men dette maa ogsaa nu anses for at være ude af Verden, saa meget mere som man nu for Alvor har taget op til Behandling Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af en direkte Statsbane mellem Aarhus og Randers. De elektriske Baner, der blev vedtaget i 1908, var en Bane mellem Hornslet og et Punkt paa den private elektriske Bane Randers—Aarhus, endvidere en elektrisk Bane fra Thorup Pakhus ved Kalø Vig til Hornslet, en elektrisk Bane fra Skive gennem Vestsalling og en ligeledes ved Elektricitet drevne Bane fra Randers til Viborg. Alle disse elektriske Baner, som Befolkningen ikke har kunnet faa anlagt, glider nu ud af Loven, og i Stedet indstiller Udvalget, at man bevilger de af mig før nævnte Baner som Dampbaner og med et Statstilskud, udgørende Halvdelen af Anlægsudgifterne.

Jeg kommer saa til et ret vigtigt Punkt under de stedfundne Forhandlinger, nemlig Morsø-Banen. I 1908 fik Morsøboerne, som det ærede Medlem fra Mors (Markvorsen) flere Gange har gjort gældende, mere, end de selv ønskede, og netop fordi man bevilgede Morsøboerne flere Baner, end de selv ønskede, blev ingen af dem anlagt. Man forlangte nemlig i 1908, at de da vedtagne private Baner skulde føres over følgende Strækninger: Nykøbing Mors over Solbjerg til Vildsund med Sidebane til Sejerslev, eventuelt Fæggesund, og fra Nykøbing Mors over Karby til Næssund med Sidebane til Øster Assels. Det var et helt Net af Baner, man forlangte skulde føres ned til forskellige Færgesteder. Navnlig var det Forlængelsen ned til Næssund, som umuliggjorde Sagens Realisation. Udvalget er under en Rejse, det har foretaget i det nordlige Jylland dels for at se paa Skagens-Banen og dels for at studere Baneforhold i Thy og paa Mors, ved sine Undersøgelser kommet til det Resultat, at det vil være formaalstjenligt i Stedet for de i 1908 vedtagne Baneanlæg paa Mors at indstille til Rigsdagen at bevilge Anlæg af en Statsbane fra Thisted ned over Vildsund med fast Bro over Vildsund og videre over Mors til Nykøbing og