

har ikke rigtig Tillid til, at det kan gennemføres, jeg tror ikke rigtigt paa det, og jeg tror derfor, at det er rigtig at ordne Forholdet, som man kan her, paa en forholdsvis tilfredsstillende Maade. Det er ganske rigtigt, naar det siges, at en Del af det Arbejde, der her foreslaaes gjort, ikke vil være spildt, hvis man en Gang i Fremtiden kommer til en fast Forbindelse eller en anden Slags Forbindelse. Men selv om det en Gang kommer til et Jernbaneanlæg til Kallehave, er det ikke givet, at man vil bygge en fast Bro til Møen. Det er temmelig meget at kræve for denne lille Ø, og jeg tror heller ikke, at det er nødvendigt for at komme til en tilfredsstillende Ordning. Jeg tror altsaa, at man kan faae en tilfredsstillende Ordning ved, hvad der her er foreslaaet, og gaar man ikke ind derpaa, frygter jeg for, at det ender med, at man slet ingen Ordning faaer, i alt Fald ikke i en nærmere Fremtid.

**N. Nielsen:** Jeg vilde lægge et godt Ord ind for det Forslag, som er stillet under Nr. 94. Den Bane, hvorom der her er Tale, og hvorpaa Koncession i Henhold til Lov af 12te April 1889 kan gives, har ikke blot Betydning og stor Betydning for de lokale Interesser, men ogsaa som Led i den Linie, hvorved den nordlige Del af Sjælland i høieste Grad sættes i Forbindelse med hele Landets naturlige Udfibningssted, Esbjerg. Ved Anlægget af disse 4 Mil Bane opnaas det, at Veien for Himmerland, Vendshjssel og Hanherrederne ad Viborg til forkortes med 10—11 Mil. Af disse Hensyn burde — men det er et overvundet Stadium, jeg fristes til at sige desværre — Banen have været ikke en privat Bane, men en Statsbane; men derpaa skal jeg ikke komme ind. Det er blevet sagt, at Løsningen er ikke saa uheldig endda, thi det viser sig, at Kommunerne have udført et formeligt Kapløb med Hensyn til at tegne sig for Bidrag til Banens Anlæg, men jeg mener, at slige Udtalelser ere misvisende. Det, at Kommunerne have udført et Kapløb med Hensyn til at tegne Bidrag, er ikke noget Bevis for, at Løsningen er saa særlig fortrinlig, men et Bevis for, at Trangen til at faae Banen er saa overordentlig stor. Nu foreligger der, som vi alt have hørt, Begjæring fra Viborg Amtsraad om Meddelelse af Koncession paa Anlægget, og som det vil ses af Bilagets Nr. 44, er der Tale om 3 Linier for Banens Retning. Viborg Amtsraad og Viborg Byraad ere enedes om den ene af de to saakaldte vestlige Linier. Jeg er ikke i Stand til at se,

at det er det heldigste Valg, men mener tværtimod, at den østlige Linie vilde have været den heldigste. Der ligger et bethdeligt større Opland, og selv for Viborg Bys eget Vedkommende tror jeg, at den i Lønden vilde staa sig bedst ved den østlige Linie; men jeg skal ikke fordybe mig deri, jeg har ikke i Sinde at rokke ved Afgjørelsen eller at søge at foregribe Noget i nogen Retning. Hvad der er Hovedsagen paa det Stadium, hvorpaa Sagen nu befinder sig, er, at der bliver beghndt paa Banen, for at Forholdene ikke yderligere skulle forrykkes til Stade for Viborg og Omegn. Jeg mener hermed, at det, hvorom det gjælder, er, at der bliver beghndt samtidig med, at Hobro—Løgstor-Banen bygges, thi bliver den private Bane yderligere sat tilbage, kunne, som jeg antydede, Forholdene let forrykkes til Stade for Viborg B. Jeg skal med disse faa Bemærkninger anbefale den søgte Bevilling til Thingets Velvillie.

#### Judenrigsministeren (Sjagerslev):

Jeg forsjømte før, da jeg havde Ordet, at udtale mig om de Forslag, der ere stilledes af Medlemmer udenfor Udvalget. Jeg skal først sige, at naar Ordføreren bad mig at undersøge Afgiftsforholdene ved Hals, Aalborg Pontonbro og Løgstor Kanal m. v., er det Noget, jeg gjerne skal gjøre. Hvad angaar det Forslag, der er stillet af 15 ærede Medlemmer om at indfætte en Bevilling til Forandring af Strømmen Holdeplads til en Station, ligger det af den store Feil, at Strømmen allerede er en Station. Man kan altsaa ikke sætte ind, at den skal ophøies til Station. Der er særlige Forhold ved den Station, det veed jeg meget godt, men dens Berettigelse er egentlig for en meget stor Del forvunden, idet den blev bygget til Brug for Randers—Nyomgaard Banen, og da denne Bane blev sammenflettet med Statsbanen, fik Randers to Stationer. Den Udvikling, man nu vil have ved Randers, er i Virkeligheden, at der skal være to fulstændige Stationer, hvilket vil medføre en ganske overordentlig Udgift og Byrde for Statsbanen. Det kan kun lidt hjælpe at anvende 40,000 Kr. paa de Forhold, vi maa ganske anderledes høit op, hvis vi skulle gaa til en Regulering deraf. Jeg veed, at Forholdene ere uheldige, fordi man rangerer over begge Sider af Veien. Der kan være Tale om at formindste en Del af Trafikken ved Strømmen Station og ogsaa om at omordne Forholdene, og det skal blive undersøgt, men jeg maa fraraade at vedtage de ærede Medlemmers Forslag. Summen er aldeles vilkaarlig