

som have Jurisdiktionssted inde i Kolding, og Sydvest for Randbøl høre de ogsaa til Kolding Jurisdiktion, saa det er ganske naturligt, at de maa til Kolding flere Gange om Aaret. Jeg tror, at Folk, som ønske Kolding-Vandel Banen, egentlig ikke have noget imod, at der kommer et Spor fra Gibe-Banen over til Vandel. Men jeg skal dog herved sige, at Egnen der med ved Randbøl, navnlig den sydlige Del af Randbøl Sogn, har langt ud til Vandel, og naar man saa skulde derfra op til Vejles-Gibe Banen, vilde man saa en betydelig længere Vej til Røbstaden, end man vil saa her ned til Kolding. Som jeg sagde, tror jeg ikke, der vil blive rejst Indvending mod Gibe-Vandel Banen, men jeg finder nok, at man skulde først have Kolding-Vandel Banen, for hvis man ikke faar den, tror jeg, at det kan falde vanskeligt, at man kan saa den en Gang senere i Fremtiden. Det synes mig ikke, at være saadan af Kærlighed til Vandel, at man fra Vejles Side nu har stillet Ønske om at saa en Bane fra Rvide til Vandel. Jeg tror, det er mere af Frygt for, at der skulde gaa noget af Vejles Opland bort, men, som sagt, naar man fik en Dærbane derop, kunde Folk tørre, hvor de ville, enten de ville til Vejle eller til Kolding. Med disse Bemærkninger skal jeg slutte og anbefale Sagen til Tingets Velvilje.

N. Andersen (Lifted Amts 3dje Valgkreds): Det Vindringsforslag under Nr. 22, som jeg har tilladt mig at stille, angaar et lille Jærnbaneanlæg af rent lokal Natur, nemlig en Sidebane fra Hurup over Vestervig til Agger. — Dette lille Baneanlæg har til Formaal dels at afhjælpe en Mangel ved den paagældende Egn's Kommunikationsforhold, der fremkom i sin Tid derved, at man ved Anlæg af Statsbanen mellem Oddehund og Lifted undlod at søge hen til det absolut vigtigste og eneste centrale Punkt i Syd-Dy, der findes, nemlig Vestervig, og dels har det til Formaal at tilvejebringe en hensigtsmæssig Forbindelse med Statsbanenettet for den talrige Fiskerbefolkning i Agger og Kril, og endelig hviler det paa den samme Forudsætning, som Nr. 11 i Lovforslaget, der angaar en Jærnbane fra Lemvig Havn til Thyborønkanalen, nemlig paa Forudsætningen om Tilvejebringelsen af et nogenlunde praktisk Sejlløb gennem Thyborønkanalen. Hvis nemlig et saadant Sejlløb kan tilvejebringes, hvad man jo haaber, vil det i en meget væsentlig Grad paavirke Forholdene for en stor Del af Dy, idet saa Ladepladsen ved Kril kan forudsættes at ville saa en ret fremstødt Stilling

i det sydlige Dels Kommunikationsforhold. I sin Tid, da den nu tilsandede Aggerkanal var nogenlunde sejlsbar, havde Kril Ladeplads en ikke ringe Betydning, og en saadan Betydning vil den formodentlig kunne generhverve sig, hvis det lykkes at regulere Sejlløbet gennem Thyborønkanalen saaledes, at den til enhver Tid af Aaret vil være sejlsbar for den Art af Skibe, som gaa over Nordsjøen. Smidlertid skal jeg erklære, at det Forslag, jeg her har stillet, neppe vilde være fremkommet i denne Samling, hvis ikke Omstændighederne havde føjet sig saaledes, at man maa være saa godt som forpligtet til nu at fremkomme med de Jærnbane-forslag, med Hensyn til hvilke Forholdene føre med sig, at de ville fremkomme til endelig Beslutning i den nærmeste Aarrække; thi derved jeg ganske enig med den ærede Ordfører for Forslagsstillerne (Bojsen), at ved Vedtagelsen af dette Lovforslag vil man for en længere Aarrække saa godt som afstøre Muligheden for, at andre private Jærnbane-forslag kunne komme frem. Naar man altsaa nu tænker sig dette Lovforslag om en syvaarig afsluttet Jærnbaneperiode vedtaget, maa man efter mit Skøn — som det ogsaa blev fremhævet af den ærede Ordfører — stille sig ret liberalt til Fremkomst af Projekter, der endnu ligge under Forberedelse, selv om de ikke ere saa overmaade vel funderede i økonomisk Henseende eller saa overmaade nøjagtig udarbejdede i teknisk Henseende. Dertil formoder jeg, at der vil være Tid nok, forinden de paagældende Koncessioner blive givne.

Hvad angaar selve Forslaget, er det, som jeg allerede har nævnt, ganske lille og uskyldigt. Afstanden mellem Hurup Station og Agger er i en nogenlunde lige Linie kun $1\frac{1}{2}$ Mil, men Terrainforholdene ere saa vanskelige, at den lige Linie mellem Hurup og Vestervig umulig kan følges. Man maa derfor gaa $\frac{1}{3}$ Mil, nøjagtig 8,000 Fod, mod Nord langs Statsbanelinien, før man kan begynde at bøje af mod Vest. Derfor bliver Banen 1,9 Mil lang. Den er foreløbig foreslaaet bygget efter det almindelige lette Statsbanesystem, altsaa med samme Værelse som de lettere Statsbaner, 35 Punds Staalstinner, normal Sporvidde og saaledes, at Statsbanernes Vogne skulle kunne føres over denne lille Bane. Anlægsudgifterne ere efter det foreliggende af Ingeniør Dhrt udarbejdede Projekt anslaaede til 220,000 Kr. pr. Mil, derunder selvfølgelig indbefattet Ekspropriation, Driftsmateriel og alt muligt, og billigere kan en Bane af denne Type neppe bygges. Det er ingenlunde givet, at det vil lykkes den paagældende Egn at tilvejebringe det til