

Ændringsforslag under Nr. 1 af Udvalget til en ny § 1 (se Tillæg B., Sp. 699—700)

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag under Nr. 2 af Udvalget til en ny § 2 (se Tillæg B., Sp. 699—700)

vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag under Nr. 3 af Udvalget til Lovforslagets Titel (se Tillæg B., Sp. 699—700)

vedtoges uden Afstemning.

Lovforslagets saaledes forandrede Indhold samt dets Overgang til tredje Behandling

vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg af en Sporforbindelse fra Hobro Station til Hobro Havn.*

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2843—48.)

Sagen sattes under Forhandling.

**Moestrup:** Som det fremgaar af de Bemærkninger, der ledsage Lovforslaget, der nu foreligger til Behandling, har det i en Aarrække været Genstand for Regeringens Overvejelse, hvorledes der skulde raaes Bod paa de Ulemper, som Anlægget af Jærnbanelen fra Randers til Aalborg har medført for Hobro. Det var paa Grundlag af disse Overvejelser, at Regeringen i 1892 lod Overingeniøren for Statsbaneanlægene udarbejde et Projekt til en Havnebane ved Hobro. De Bekostninger, som dette Projekt var beregnet til, fandt man imidlertid den Gang for store, og Sagen blev da foreløbig stillet i Bero. Det var imidlertid en meget uheldig Omstændighed for Hobro By, at den ikke kunde faa dette Havnespor, navnlig naar den skulde kunne klare sig i Konkurrencen over for Nabobyerne, navnlig Aalborg. Denne By fik jo ved Jærnbaneloven af 1894 fire ny Baner, og det følger af sig selv, at den lille By, der ligger tæt ved de store, mere begunstigede Byer, vanskelig kan klare sig i Konkurrencen. Det var derfor, det ærede Medlem for Esbjerg (Bluhme) og jeg i Fjor ind-

bragte et Forslag om at forandre dette Havnespor. Det Forslag, som vi indbragte, var udarbejdet paa Grundlag af de Oplysninger, der vare til Stede fra Undersøgelserne i 1892. Forslaget blev velvillig modtaget saavel af den daværende højtærede Indenrigsminister som af Tinget. Men i Udvalget, som Tinget nedsatte angaaende denne Sag, fremkom Ministeren med en Meddelelse om, at han havde Grund til at tro, at naar der blev foretaget ny Undersøgelser og givet Anlægget en anden Retning, end der blev foreslaaet i 1892, vilde Anlægget kunne foretages en Del billigere end beregnet den Gang. Ministeren og Udvalget enedes da om at afslutte Sagen i Fjor, idet man foreslog en Dagsorden, som Ministeren modtog, og som gik ud paa, at Regeringen skulde lade foretage ny Undersøgelser og saa i idéværende Samling fremsætte Forslag om en Havnebane. Denne Dagsorden blev enstemmig vedtagen her i Folketinget. Det er altsaa paa Grundlag deraf, at det Forslag, som er til Behandling i Dag, er fremkommet, og jeg skylder at bringe den højtærede Minister en Tak, fordi han har fremsat Forslaget. Jeg tror, der er god Anledning til at fremme denne Sag, thi ikke alene mener jeg, det vil være til Gavn for Hobro By og dens nærmeste Opland, men jeg tror ogsaa, at der derved vil skabes en Del Trafik for Statsbanerne. Anlægget er jo saa at sige en naturlig Fortsættelse af Statsbaneanlægget Løgstør—Hobro, og det vilde derved blive sat i Forbindelse med det store Fjordopland, som ligger Øst for Hobro. Hobro ligger 6 Mil inde i Landet ved Enden af en Fjord, altsaa inden for et betydeligt Fjordopland, i hvilket der findes meget betydelige Virksomheder, som vilde tilføre Statsbanerne en forøget Trafik. Det blev imidlertid udførlig omtalt i Fjor, og jeg skal ikke gentage, hvad der da blev sagt, jeg skal kun i den Henseende minde om, at Hobro Station staa med Hensyn til Middellindtæggerne ret højt blandt Landets samtlige Stationer. Det ses af Statsbanernes Beretning om Driften for sidste Aar, at den staa opført som Nr. 39 af 316, og at den har en Middellindtægt af Person- og Godsferdslen paa 107,429 Kr. Naar der allerede er en saa betydelig Trafik, vil der, tror jeg, naar vi faa et Anlæg, som kun er en Fortsættelse af, hvad der allerede nu bestaar, komme en endnu større Trafik. Med Hensyn til Forslagets enkelte Bestemmelser er jo selve Anlægget beregnet til 107,000 Kr. og Ekspropriationsomkostningerne til 41,000 Kr. i alt