

taget i Foraaret, er omtalte særskilt af ærede Medlemmer, saaledes Dobbeltsporet Daaugaard-Hasselager. Det vil komme i første Række sammen med Næstved—Masnedø-Sporet. Derimod kan Randers—Aarhus-Dobbeltsporet og Banen fra Thisted over Vildsund til Nykøbing først komme senere. Med Hensyn til den sidste er der en Bestemmelse om, at der skal anlægges en fast Bro over Vildsund, og det ærede Medlem fra Mors (S. C. Nørgaard) ønskede, at navnlig dette Broanlæg skulde fremmes særskilt. Det vilde imidlertid kræve meget indgaaende Undersøgelser, bl. a. Pejlinger og Grundundersøgelser i Vildsund, for at faa konstateret, hvor Broen skal ligge. Det ærede Medlem henstillede, at den blev projekteret saaledes, at den ogsaa kunde optage anden Færdsel end Overførelsen af Jernbanevogne. Jeg har ikke nogen principiel Indvending derimod, men jeg vil kun gøre opmærksom paa, at saaledes som Loven er vedtaget, indeholder den ikke noget derom. Men det er jo muligt, at man kan faa den nødvendige Bevilling hertil.

Det ærede Medlem fra Aars (Lillelund) og flere andre ærede Medlemmer har omtalt de nye Privatbaner, der blev vedtaget i Foraaret. Der er indkommet en hel Del Andragender om Eneretsbevillinger, og om en hel Del af dem gælder det, at de er fuldt oplyste fra Ansørgernes Side. Der kan efter Loven indenfor hvert Finansaar udstedes 3 Bevillinger til Baner i Jylland og en til en Bane paa Øerne. For dette Aar er der udstedt en Bevilling for Øernes Vedkommende, nemlig for Helsing—Tisvilde-Banen. For de fleste af disse Jernbaneprojekters Vedkommende udkræves der endnu i alt Fald Erklæring fra Statsbanernes Side angaaende deres Tilslutning til Statsbanestationerne. Der kunde man naturligvis ogsaa sige: Det vilde være rart, om denne Erklæring fra Statsbanerne kunde komme snart, saa man kunde faa begyndt paa Privatbaneanlægene. Ja, det vilde være meget rart, men disse Undersøgelser skal jo gøres ordentligt, og de maa følgelig tage deres Tid. Man maa huske paa, at mange Steder, hvor en saadan ny Privatbane skal indføres til en Statsbanestation, kan det maaske medføre en fuldstændig Omlægning af Forholdene paa Stationen. Det kan kræve endog meget betydelige Forandringer. Og det kan jo være et Spørgsmaal, i hvilket Omfang en saadan Forandring vil være at betale af Privatbanen, i det hele taget, hvad den vil koste. For øvrigt vil formentlig i den nærmeste Tid de fornødne Erklæringer foreligge angaaende en Del af de Privat-

baner, der her er Tale om, saa at Eneretsbevillingen kan udstedes.

Jeg skal dog yderligere gøre opmærksom paa, at selv efter at Bevilling til en saadan Privatbane er givet, og altsaa efter at Sagen er lagt i Bevillingshavernes Haand, gaar der dog meget lang Tid, inden Arbejder i Marken kan paabegyndes, inden dette fysiske Arbejde kan foregaa, som ærede Medlemmer i Virkeligheden lyser efter. Der gaar lang Tid til Udstikning og Opmaaling af Linien, til Fremskaffelse af Materiale, til Beregning af Jordarbejde og Jordfordeling, til Udarbejdelse af Entreprisebetingelser. Jeg tror nok, man lavt regnet maa sætte denne Tid til 6 Maaneder fra Bevillingens Udstedelse. Saa kommer jo atter Spørgsmaalet, naar alt dette foreligger: Vil Bevillingshaverne benytte sig af Bevillingen, vil de saa sætte disse Arbejder i Gang? Mange Steder eller dog flere Steder har man allerede for de ældre Bevillingers Vedkommende maattet standse Arbejdet; Skinner og Sveller kan ikke faas, og det eneste, der altsaa er at gøre, er at foretage Jordarbejderne, hvilket under disse Forhold selvfølgelig falder meget dyrere ud, end hvis man fører Jernbanelinien med alt Tilbehør frem paa een Gang. Det skal jeg imidlertid lade staa hen, det skal ikke være nogen Aarsag til, at disse Sager ikke ekspederes med størst mulig Hurtighed fra Ministeriets Side.

Det ærede Medlem fra Aars (Lillelund) har foruden de mange andre Vanskeligheder, som er forbundne med Statsanlægene, peget paa, at Arbejderne ved Jernbaneanlægene har svært ved at skaffe sig Bolig og Føde paa Stedet, hvor de kommer frem. Og det er rigtigt, det har flere Steder vist sig som en Vanskelighed. Det er derfor ogsaa besluttet for Statsbanernes Vedkommende for Fremtiden at opføre Barakker og Marketenderier paa de Statsbanestrækninger, hvor det skønnes at være fornødent. Derimod tror jeg, at det med Hensyn til Privatbanerne maa overlades til Bevillingshaverne og Entreprenørerne at ordne dette Spørgsmaal.

Det ærede Medlem fra Lemvig (Hagbart Berg) og det ærede 7de Medlem for Ringkøbing Amt (Vesterager) omtalte særlig Banen fra Lemvig til Struer og Striden om Beliggenheden af Lemvig Banegaard og opfordrede mig til at ordne denne Sag saaledes, at alle kunde blive tilfredse. Det er naturligvis et strengt Forlangende, men jeg skal gøre mig Umage for, at Afgørelsen bliver retfærdig.

Det ærede 6te Medlem for Viborg Amt