

Ændringsforslag Nr. 2 til § 2 af *Udvalget* og § 2, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 3 til § 3 af *Udvalget* og § 3, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 4 til § 4 af et *Flertal* (J. Andersen, Andreasen, Friis-Skotte, Henningsen, J. J. Jensen, Jessen, Svend Koch, Axel Møller, Ferd. Nielsen og Valdemar Olsen) vedtoges med 52 Stemmer mod 23.

Ændringsforslag Nr. 5 til § 4 af *Flertallet under Nr. 4* vedtoges med 54 Stemmer mod 22.

Ændringsforslag Nr. 6 til § 4 af *Flertallet under Nr. 4* ansaas som vedtaget efter Vedtagelsen af Ændringsforslag Nr. 5.

Ændringsforslagene Nr. 7 og 8 til § 4 af *Udvalget* og § 4, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 9 til § 5 af *Flertallet under Nr. 4* ansaas som vedtaget efter Vedtagelsen af Ændringsforslag Nr. 4.

§ 5, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslagene Nr. 10, 11 og 12 til § 6 af *Udvalget*, § 6, saaledes ændret, og § 7 vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 13 til § 8 af *Udvalget* og § 8, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 14 til § 9 af *Udvalget* og § 9, saaledes ændret, vedtoges uden Afstemning.

Ændringsforslag Nr. 15 om en ny Paragraf af *Udvalget* og § 10 vedtoges uden Afstemning.

Det saaledes ændrede Lovforslags Overgang til tredje Behandling vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg af en privat Jernbane fra Brønderslev over Jerslev henholdsvis til Ørsø og Taars.

(Lovforslaget findes i Tillæg A. Sp. 5257).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ordføreren for Forslagsstillerne (*Pinstrup*): Det foreliggende Lovforslag angaar Anlæg af en Bane tværs over Vendsyssel fra Brønderslev over Jerslev og derfra henholdsvis til Taars og Ørsø. Det er egentlig to Projekter, der er arbejdede sammen, nemlig en Bane fra Brønderslev over Jerslev til Ørsø og en Bane fra Brønderslev over Jerslev til Taars. Strækningen Brønderslev—Jerslev bliver saaledes fælles, og det vil selvfølgelig give et billigere Anlæg. Efter at Banen Blokhus—Brønderslev var vedtaget paa den store Jernbanelov i 1918, kom der fra flere Sider, bl. a. ogsaa i Hjørring Amtraad, Udtalelser frem om, at denne Bane egentlig burde forlænges tværs over Vendsyssel. Flere betydende Pladser i Vendsyssel, f. Eks. Jerslev og Flavenskjold var blevet forbigaaet ved tidligere Jernbaneanlæg. Nu aabnedes der Udsigt til at faa raadet Bod paa gammel Uret, og med stor Energi toges Arbejdet op.

En saadan Tværbane fra Vesterhavet til Kattegattet, nemlig fra Blokhus og til Asaa, vil forbinde 4 Længdebaner med hverandre, og derved gøres disse Længdebaner mere rentable, idet der vil tilføres dem nyt Opland. En saadan Bane vil høre Vendsyssels største Skovdistrikter og flere Hundrede Tønder Land Tørvemose. Lokalt vil den faa stor Betydning ved at føre Brændsel fra det brændselsrige Østvendsyssel til det brændselsfattige Vestvendsyssel. Der har vel været noget delte Meninger om Retning og lignende, saaledes om Endestationen mod Øst, men man er nu samledes om det Forslag, der her foreligger.

Banen vil komme til at gaa gennem nogle af Vendsyssels bedste Egne. Strækningen fra Brønderslev til Jerslev er 10 km. Derpaa gaar der en Gren paa 14,8 km til Taars og en anden til Ørsø, der bliver 24 km. Det er i alt 48,8 km. Den første Gren gaar gennem Jerslev, Vrejlev, Hæstrup og Taars Kommuner og faar i Taars Tilknytning til Hørby—Hjørring-