

Den følgende Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Beslutning om Godkendelse af Opgørelsen over de Beløb, som Københavns Frihavns-Aktielselskab i Aaret 1920 har anvendt til Anlæg i Frikavnen.

(Forslag til Beslutning findes i Tillæg C. Sp. 1225).

Forslaget til Beslutning sattes til Behandling.

Ingen bad om Ordet.

Sagens Overgang til anden (sidste) Behandling vedtoges uden Afstemning.

Man gik derpaa til:

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 C. Sp. 1227).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (Slebsager): Jeg skal overfor det høje Ting have den Ære at fremsætte *Forslag til Lov om Anlæg af en privat Jernbane fra Brønderslev over Jerslev henholdsvis til Ørsø og Taars.* Lovforslaget er indbragt privat i Folketinget og vedtaget enstemmigt dér, uden at der er stillet Ændringsforslag til det. Banen vil faa en Længde af godt 49 km, og Anlægssummen vil efter Beregninger, foretagne i 1915, andrage 2 687 000 Kr. Det er klart, at med de nuværende Priser og ogsaa med de Priser, vi i alt Fald antagelig staa overfor i de første Aar, vil det blive et langt større Beløb. Banen skal gaa fra Brønderslev, der er det vestlige Endepunkt, over til Ørsø og Taars. Den gaar gennem 9 Kommuner, repræsenterende en Del af Vendsyssels bedste og mest velhavende Sogne. Samtlige Kommuner, som Banen skal gaa igennem, har givet Tilsagn om Tilskud. Det samme gælder Amtskommunen, saaledes at Halvdelen af Anlægskapitalen er tegnet af de interesserede Kommuner. Det, man nu ønsker fra

Statens Side, er, foruden at faa Koncession, at Staten skal bidrage med Halvdelen af Anlægssummen. Banen fremtræder som en direkte Forlængelse af den Bane, der allerede er vedtaget fra Blokhus til Brønderslev, og den bliver derved en Tværforbindelse midt over Vendsyssel, hvorved der skabes en Forbindelseslinie mellem de 4 Længdebaner deroppe. Ved de to Endepunkter, Taars og Ørsø, sættes den foreslaaede Bane i Forbindelse med Banerne fra Hjørring til Hørby og fra Nørresundby til Frederikshavn. Fra Ministeriets Side har vi kunnet tage mod dette Lovforslag og anbefale det til Vedtagelse, men paa den Betingelse, som jeg nævnte i Folketinget, at Tingene kunde begrænse sig til dette ene Privatbaneforslag. Hvis det skulde have til Følge, at andre Privatbaner ogsaa skulde frem til Vedtagelse, kunde vi ikke gaa med dertil. Men jeg mener, at for disse Ægne, som allerede nu gennem flere Aar har planlagt denne Bane og har deres Tilskud i Orden, vil det have Betydning at faa Klarhed over, om den en Gang kan blive bygget med det Stats-tilskud, som man har andraget om. Det er rimeligt, at de faar Klarhed derover. Jeg kan tilføje, at Amtsraadet har givet Tilsagn om Tilskud, men sat som Betingelse, at man ikke maatte gaa i Gang med Anlægget uden dets Samtykke. Og jeg betragter det som en Selvfølge, at samtlige interesserede Kommuner, før der kan blive Tale om at paabegynde Anlægget, forinden giver Tilsagn om, at de er villige til at deltage i de Overskridelser af de tegnede Beløb, der maatte vise sig nødvendige.

Med disse Bemærkninger skal jeg anbefale Lovforslaget til det høje Tings Velvillie. Jeg ønsker blot til Slut at gentage, at det sker under den Forudsætning, at der ikke vedtages andre Privatbanelovforslag i denne Samling.

Thomas Larsen: Jeg kan paa mit Partis Vegne anbefale Anlægget af den Bane, der her foreslaas anlagt, fra Brønderslev til Ørsø. Lovforslaget er gaaet uforandret og enstemmigt gennem det andet høje Ting, og jeg haaber, at det ogsaa maa faa en velvillig Behandling her i Landstinget. De Beregninger, som ligger til Grund for Anlægget af denne Jernbane, kan man vel ikke, som den højtærede Minister allerede har været inde paa, tillægge for megen Vægt. Beregningerne er fra 1915, og vi ved jo alle, at hverken Priserne paa Materialer eller paa Jordarbejde er de samme, som de var den Gang, saa der