

medens man vist har et Ønske fra Randers—Hadsund-Banen om, at Randers-Hadsund-Banens Tog føres over til Hadsund Nord. Jeg vil ikke anse det for umuligt, at man ved at forhandle med de to Parter kunde opnaa en tilfredsstillende Ordning af dette Forhold. Det ærede Medlem var ogsaa inde paa at faa Randers—Hadsund-Banen sat i Forbindelse med Randers Hovedbanegaard. Jeg skal heller ikke have noget imod at forhandle om dette Spørgsmaal, men maa dog tage det Forbehold, at hvis Ordningen med Hensyn til Randers—Hadsund-Banens Indførelse paa Statsbanegaarden kommer til at kræve Beløb, der ligger ud over den Bevilling, som er givet til Randers-Hadsund-Banens Ombygning, kan jeg ikke være med dertil, men hvis det kan holdes indenfor dette Beløb, er jeg villig til at medvirke til en saa praktisk og god Ordning af Forholdene som vel muligt. Endelig ankede det ærede Medlem over, at man ved Valget af Bestyrelsen for Randers—Hadsund-Banen havde valgt de tre mest reaktionære Mennesker paa Egnen. Dertil skal jeg sige, at Ministeriet for offentlige Arbejder har valgt Borgmester Swane i Randers. Han var tidligere Ministeriets Repræsentant og er blevet det igen. For øvrigt er der af Finansministeriet valgt Apoteker Kabell, Randers, og Gaardejer Sørensen-Nørgaard, der var Medlem af den gamle Bestyrelse. Baa de han og Borgmester Swane har været i høj Grad medvirkende til at faa denne Ombygning i Stand, og det er mig ikke ubekendt, at Gaardejer Sørensen-Nørgaard har ydet ikke blot et betydeligt personligt Arbejde, men ogsaa en økonomisk Indsats for at faa en Ordning af dette Forhold. Naar Apoteker Kabell er valgt af Finansministeriet sammen med Gaardejer Sørensen-Nørgaard, er det, fordi Amtmand Andersen i Randers, der har ledet Bestræbelserne for at bringe Sagen til den nu trufne Ordning, har meget anbefalet disse Folk, fordi de har gjort et stort og uinteresseret Arbejde for denne Sag.

Det ærede Medlem Hr. Vesterager ønskede endelig Videbæk—Skive-Banen fremmet, og navnlig ønskede han foretaget en Besigtigelse af Banen, altsaa at faa Banen afstukket. Nu maa man jo ikke glemme, at da vi vedtog Statsbanen fra Videbæk over Vildbjerg—Ørre—Feldborg til Skive, var Forudsætningen den, at dette Baneanlæg først skulde bringes til Udførelse, naar de alt vedtagne Statsbaneanlæg efter Loven af 1918 var bragt til

Udførelse, og der er jo langt igen. Jeg tror derfor ikke, det vil være opportunt at gaa til en Besigtigelse og Udstikning af Banen allerede nu, for vi ved jo udmærket godt, hvordan det gaar; naar først en Bane er stukket ud og Besigtigelsen er foretaget, kommer Befolkningen og kræver at faa ogsaa Ekspropriationen foretaget hurtigst muligt, og giver man saa efter for dette Pres, bliver der bag efter sagt: nu er der baa de besigtiget og eksproprieret, nu skal der ogsaa bygges hurtigst muligt. Naar man ved, at vi først kan begynde paa Bygningen af denne Bane, efter at de paa Jernbaneloven af 1918 vedtagne Statsbaneanlæg er bragt til Udførelse, synes det mig lidet praktisk i Øjeblikket at gaa til Besigtigelse og Udstikning af Banen. Jeg har jo vist min Interesse for denne Bane ved at faa Baneanlægget vedtaget her i Rigsdagen, men jeg har samtidig fastholdt, at den skulde vente, til de andre vedtagne Statsbaneanlæg var udført, og det fastholder jeg fremdeles, for vi kan ikke tage flere nye Statsbaneanlæg op til Udførelse i Øjeblikket.

Det ærede Medlem ankede over Broen over Struer Havneplads og spurgte, hvem der havde Ansvaret for, at Bropillerne sank. Jeg skal herom sige, at Projektet til Broen over Struer Havneplads er udarbejdet af Statsbanernes Baneafdeling, under hvis Ledelse Arbejdet ogsaa er udført. Det direkte Ansvar for Uheldet maa vel nok siges at paahvile den paagældende Afdelingsingeniør. Det skyldes en fejlagtig Bedømmelse af Bundforholdene, idet man paa Grundlag af gentagne Boringer og Undersøgelser kun mente det nødvendigt at fundere 11 af Broens 15 Piller paa Pæle, medens man for de 4 Piller Vedkommende, nemlig begge de yderste Piller og de to Piller i Broens Midte, ansaa de underliggende Jordlags Bæreevne for tilstrækkelig. Desuden var der en særlig Grund til at undgaa Ramning af Pæle for de to Piller i Broens Midte, idet de derved fremkaldte Rystelser mulig kunde medføre Fare for de i umiddelbar Nærhed af disse Piller liggende Bygninger. At denne Frygt ikke var ubegrundet, har de senere i Anledning af Broens Ombygning foretagne Pæleramninger godtgjort. Da Broen var fuldført, begyndte imidlertid 3 af de nævnte 4 Bropiller at synke, og efter i nogen Tid at have undersøgt Forholdene bestemte man sig til at lade de paagældende Piller med tilstødende Brofag ombygge. Dette Arbejde er for nylig fuldført paa tilfredsstillende Maade og der-