

strækning, og som ærede Medlemmer ville vide, vare Beregningerne og det øvrige i Orden. Men saa skete det, som jeg allerede har omtalt, at Forslaget ikke kunde faa et Flertal i det andet Ting, og det gik saa ud. Flere Medlemmer af det andet Ting have udtalt deres Tilslutning til Ordføreren, og jeg saavel som Folk paa Egnen lever fremdeles i den Forventning og det Haab, at den Mulighed ikke skulde være fjern, at Forslaget virkelig skulde blive op- højet til Lov. Det er som sagt ikke Meningen med dette Lovforslag, at vi ønske, at denne Bane bliver bygget nu, men vi ønske den vedtagen, thi vi vide, at det er af stor Betydning for vedkommende Egn — det er allerede nævnt af de foregaaende ærede Talere —, at man virkelig har Sikkerhed for at faa den Bane, som man venter, og som man efter Udtalelserne fra den ærede Ordfører i Landstinget med Rette venter at faa. At man der paa Egnen paa mange Maader trænger til denne Bane, er anerkendt baade af Regeringen, af Kommissionen, af dette og det andet Ting, saa det skal jeg ikke komme videre ind paa. Det er en Kendsgerning, at er der noget Sted, hvor det kunde gøre stor Nytte at skabe Værdier, saa er det paa en Egn som denne; det er nemlig ingen daarlig Hedeegn, den egner sig udmærket til Opdyrkning, og den kunde føde mange flere Mennesker, naar det Gode, som her ønskes, kan blive den til Del. Med disse Ord skal jeg altsaa anbefale dette Lovforslag til Tingets Velvillie.

Forslagsstilleren af Lovforslaget under d) (Kærkegaard): Medens de to sidst omtalte Lovforslag om Anlæg af Jernbaner angaa Statsbaneanlæg og stille Krav til Statskassen paa adskillige Millioner, er det lille Lovforslag, jeg skal have den Ære at anbefale, kun af meget ringe Betydning, hvad Bekostningen for Staten angaar, thi medens det Tilskud, Kommunerne yde for de to sidstnævnte Baners Vedkommende, kun andrager 25,000 Kr. pr. Banemil, vil ved det private Baneanlæg, som jeg har den Ære at anbefale, Kommunernes Tilskud blive 80,000 Kr. pr. Banemil, medens Privatfolk endvidere yde et Tilskud paa 50,000 Kr. pr. Banemil. Det er ikke noget nyt for os ovre i Thy at give store Tilskud til de Jernbaner, vi der faa bygget, thi ved Anlægget af Statsbanen gennem Thy for ca. 30 Aar siden udgjorde Kommunernes Bidrag ca. 80,000 Kr. pr. Banemil, det er altsaa noget, vi ere vant til.

Ifølge det Lovforslag, der nu er til Behandling, bemyndiges Ministeren til at meddele Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hurup over Vestervig til Ladepladsen Krik med Ret til Afbenyttelse af Statens Sporarlæg fra Krik til Agger. Det er ganske vist en Bane af ringe Længde, den udgør kun $1\frac{3}{8}$ Mil eller ca. $10\frac{1}{2}$ km. Man har tænkt sig Banen anlagt med en normal Sporvidde, med 25-Punds Skinner og i øvrigt samme Stigning som paa Statsbanen i Thy, en Stigning med 1:80. Projektet er udarbejdet af dygtige Ingeniører, og det har vist sig, at Anlægssummen vil blive 450,000 Kr. eller 328,000 Kr. pr. Banemil. I § 3 i Lovforslaget ansættes Statskassens Bidrag til $\frac{3}{5}$ af Anlægssummen. Da det kun er en lille Kreds af Thy, som kommer til at bidrage til denne Bane, kunde man have ønsket Statsbidraget noget større end $\frac{3}{5}$, men vi have ikke povet at lægge Lovforslaget mulige Hindringer i Vejen ved at kræve et større Tilskud. Jeg skal her gøre opmærksom paa, at ifølge Jernbane-loven af 27. Maj 1908 er der 1 Bane, hvortil Staten yder $\frac{3}{4}$ af Anlægssummen, der er 4, hvortil der ydes $\frac{2}{3}$ af Staten, og 6, hvortil Staten yder de $\frac{3}{5}$ af Anlægssummen, altsaa det samme, som man ønsker med denne Bane. — Ifølge Lovforslagets § 2 bemyndiges Ministeren for offentlige Arbejder til at meddele Eneretsbevilling paa Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hurup til Næssund Vest, efter at de meget omtalte Morsø Baner ere blevne førte ned fra Karby til Næssund Øst.

Det Jernbaneanlæg, hvorom vi i Øjeblikket forhandle, have vi vedtaget en Gang tidligere her paa Rigsdagen, idet der paa Lov Nr. 88 af 8. Maj 1894 staar opført en Jernbane fra Hurup over Vestervig og Krik til Agger. Det var et af de Baneanlæg, som ikke kom til Udførelse efter Loven af 1894. Naar man vil spørge om Grunden dertil, er det ene og alene den, at man paa det Tidspunkt ikke kunde tilvejebringe de fornødne Pengemidler fra Kommunernes og fra privates Side. Saa vil man maaske spørge: Ja, men hvorfor kom man saa ikke med Kravet, da vi i sin Tid behandlede det store Jernbaneforslag her i Samlingen 1907—08? Jeg skal dertil svare, at man da stod i nøjagtig den samme Stilling, og man vilde ikke gaa til Lovgivningsmagten og gøre den Ulejlighed med Anlæg, som man ikke kunde sikre Udførelse, efter at Loven var vedtagen. Atter kan man saa stille det Spørgsmaal: Ja, men ere da Forholdene anderledes nu?