

stillet sig, som jeg foreløbig kaldte det, fjendtlig mod Viborg, Udtalelser i den Udvalgsbetænkning, der er afgiven i det andet Thing af det Flertal, der har anbefalet Regeringens Linie. Dette Flertal begynder nemlig, som det vil være de Herrer bekendt, med at fremstille de forskjellige Linier, som der kunde være Spørgsmaal om, og udtaler da, at naar man alene skulde tage Hensyn til Landboernes Læb, maatte man indrømme, at det førstnævnte Baneforslag vilde være at foretrække, og det er netop den Bane, hvorfor jeg fornemlig tager Ordet. Overhovedet deri mødes Alles Erkjendelse, at den Banestrækning, som jeg anbefaler, naar man ser Sagen fra et almindeligere Synspunkt og navnlig fra Himmerlands Standpunkt og særlig fra den vestlige Del af Himmerland, ubetinget er den nyttigste, den heldigste.

Hvad er det da, som gjør, at Udvalgets Flertal i det andet Thing ikke tiltræder denne Linie? Ja, det er alene Udgiften. Nu kan jeg meget godt forstaa det Standpunkt, hvorpaa et æret Flertal i Landstingets Udvalg stiller sig, det Standpunkt nemlig at sige: De Baneanlæg, hvorom der er Spørgsmaal for Diebliffet i Jylland, medføre Udgifter, der ere usforholdsmæssig store i Sammenligning med den Betydning, Banestrækningerne ville faae. Banestrækningen har ikke tilstrækkelig Interesse for det store Hele; den vil ikke betale sig, og derfor fraraader man at give mere end de 2 à 3 Millioner Kr., som Regeringens Forslag forlanger. Jeg siger, jeg kan forstaa dette Standpunkt, jeg billiger det ikke. Jeg billiger det ikke, fordi det forekommer mig, at den høitæredede Indenrigsminister har fuldstændig Ret, naar han har udviklet, dels i Motiverne til Lovudkastet og dels under Debatten i Landstinget, at her er Spørgsmaal om en Egn, som ingenlunde kan siges at være saa ganske ringe, hverken i Udstrækning, eller hvad Folkemængden angaar, eller hvad Betydningen angaar. Jeg mener nu, at naar en Egn som denne er en Snes Kvadratmile stor, har 30,000 Mennesker og 7,000 Tdr. Hartkorn — det er Altjammen opløst i Motiverne — saa har den et billigt Krav paa, at der tages Hensyn til den, Krav paa at blive bragt ind i den hele Jernbaneforbindelse. Jeg skal ikke udføre dette videre. Jeg tror, at der er en almindelig Erkjendelse af,

at de forskjellige Dele af Landet, som ikke ere ganske ubetydelige, efterhaanden drages ind i den hele Jernbanekommunikation. Hvis man stiller sig stærkt paa den pekuniære Side, kan jeg ikke desto mindre forstaa, hvorledes man kan komme til at se Sagen paa den Maade, som det ærede Flertal i Landstinget har set den. Men hvad jeg ikke kan forstaa, det er, at man tror at tage et fornuftigt Hensyn til, hvad der er god finantsiel Politikk, derved, at man vil anvende 2—3 Millioner Kr., men ikke 3 Millioner, naar man for det førstnævnte Beløb kun kan faae Noget, der paa en høist ufyldstgjørende Maade tilfredsstiller de Krav, som stilles fra den paaagjældende Landsdel, ikke at tale om de almindelige Statsinteresser, hvorom jeg senere skal tale, medens man ved at forøge Summen vil kunne opnaa Noget, der er ganske anderledes fyldestgjørende.

Det er en meget daarlig Økonomi at anvende Benge, naar man ikke faar noget tilfredsstillende Resultat ud af det. Det er meget bedre Økonomi at gjøre Udgiften noget større, naar man derved opnaar Noget, der virkelig maa siges at være godt og tilfredsstillende. Men Hobro—Løgstør Jernbanen ser jeg egentlig ikke tilfredsstillende ret meget Andet end de Egne, som ligge mellem Hobro og Løgstør og nærmest ved de to Byer, og den vil i alt Fald, tror jeg, ikke have nogen væsentlig Betydning, naar Sagen ses fra et mere almindeligt Synspunkt. Det forekommer mig, det er dette, som man altid bør gjøre, navnlig naar der er Tale om at anlægge Baner som Statsbaner, og det er jo Tilfældet her, at Sagen er stillet saaledes. Hvad jeg nu vil sige herom, er ikke noget Nyt, det er udviklet forskjellige Steder og er navnlig ogsaa kommet frem under Forhandlingerne i Landstinget. Det forekommer mig at være temmelig klart, at som Forholdene ere for Tiden og som de rimeligvis ville blive i en meget lang Fremtid, er Esbjerg det vigtigste Exportsted i Jylland; jeg kan godt sige, at for en meget stor Del maa Sydernes Dine fortrinnsvis være hæftede paa Esbjerg, og det er mig ikke tvivlsomt, at en sund Jernbanepolitikk derfor maa gaa i den Retning saavidt muligt at lette Kommunikationen ned mod dette Udførselssted, Esbjerg. Men som det er udtalt andetsteds, ved en Jernbaneforbindelse over