

Viborg gjøres Veien til Esbjerg en halv Snes Mil kortere fra Himmerland, Hannerederne og Vendsyssel. Det er imidlertid vel næppe skjult for Noget, at der bagved denne Bane fra Løgstør til Viborg staar Projektet om en Forlængelse fra Viborg ned til den midtjydske Dverbane, hvad enten man nu tænker sig, at der skulde føres en Jernbane fra Viborg til Skast eller til Herning eller til et Sted mellem disse to Stationer, en Jernbanelængde af 5 à 6 Mil. Tænker man sig denne Fortættelsesbane bygget, bliver det snarere en Snes Mil der vindes i Jernbanetransport til Esbjerg for hele den nordvestlige Del af Sjælland; ja selv Midten af Østjylland — jeg tænker paa Eggen omkring Randers og Partier af Grenaa Eggen — vilde vinde betydeligt ved en saadan Jernbane. Ved at trække Løgstør til Hobro er det, ligesom man kun fæstede Blikket paa Forbindelsen med den jydsk Østkyst. Jeg vil ikke nægte, at den kan ogsaa have sin Betydning, hvad enten man tænker paa Forbindelsen med Udlandet over Hamborg eller paa Forbindelsen med Kjøbenhavn; men denne Forbindelse gjøres i Virkeligheden saa at sige slet ikke ringere ved, at man fører en Bane fra Løgstør til Viborg med en Sidebane til Arden eller Hobro, hvor man nu tænker sig Sammenknytningen. Det vilde i alt Fald kun være en Forlængelse af 1 eller 2 Mil af Jernbanen, som dette kunde medføre. Det synes mig at ligge saa nær, at jeg ikke overfor en Kredt af Mænd, der tæller saa mange, der ere godt bekendte med de jydsk Forhold og det jydsk Landbrugs Interesser, har noget at udvikle dette nærmere. Men hvis det forholder sig saaledes, at den Banestrækning, for hvilken jeg fører Ordet, ikke blot forebygger en Uret mod Viborg og hjælper paa Viborgs Interesser, som maa siges at være betydelig forømt, men fremdeles er den Bane, der bedst tilfredsstillter Himmerlands retmæssige Krav, og for det Tredie er en Bane, der kommer til at indtage en naturlig Plads i et udviklet Jernbanesystem i Sjælland, saa vil det efter min Formening være meget urigtigt, om man vil tilside sætte disse Hensyn paa Grund af den større Bekostning, som et saadant Jernbaneanlæg vilde medføre. Der er i Virkeligheden her ikke Tale om nogen meget stor Sum. Det Baneanlæg, som er vedtaget i det andet Thing efter Regjeringsforslaget, vil jo medføre en Udgift af omtrent $2\frac{1}{4}$ Mill. Kr. Det Baneanlæg, som jeg tillader mig at anbefale, fra Løgstør til Viborg med Sidebane til Arden, vil efter al Sandsynlighed ikke blive mere end 8 à 900,000 Kr. dyrere. Det maa jo nemlig vel erindres, at en Omstændighed, som gjør, at

det Projekt, der er vedtaget i det andet Thing efter Regjeringens Forslag, bliver forholdsvis dyrere, er, at Terræforholdene ved Hobro ere meget vanskelige. I Motiverne til Lovforslaget anføres det jo, at man ikke vil kunne udvide Hobro Station paa en tilfredsstillende Maade for mindre end en Bekostning af 400,000 Kr. Det vil ogsaa ses af disse Motiver, at Forskjellen i Prisen mellem en direkte Linie fra Hobro til Løgstør, og en direkte Linie fra Arden til Løgstør er omtrent 400,000 Kr. Ved altsaa at føre Banen i den Retning, som jeg anbefaler, vil man paa den ene Side vinde omtrent 400,000 Kr., men paa den anden Side vil man faae den Merudgift, der er forbunden ved en Bane fra Havbro—Nars til Viborg, en Strækning af omtrent 5 Mil. Jernbanelinien fra Arden til Løgstør er anslaaet til at koste 274,000 Kr. pr. Mil, men i det andet Thing har man vedtaget efter Indenrigsministerens Forslag at beregne Anlægsudgiften til Jernbanen ca. 45,000 Kr. mindre pr. Mil. Trækkes det fra 274,000 Kr., udkommer der altsaa 230,000 Kr. eller nøiagtig 229,000 Kr. pr. Mil. Den Jernbanestrækning fra Havbro—Nars til Viborg kan man altsaa skalkulere til ca. 230,000 Kr. pr. Mil, og da det jo dreier sig om en Længde af 5 Mil, andrager det ikke fuldt 1,200,000 Kr. Trækkes derfra 400,000 Kr. ved ikke at gaa til Hobro, bliver der derefter en Merudgift af 800,000 Kr. Men lad det ogsaa blive noget Mere; lad være, at jeg maaske har regnet noget knapt, endskjøndt jeg har bygget min Skalkule paa de Oplysninger, som findes i Motivet til Lovforslaget, saa vil det dog ses, at det, som det her dreier sig om, i alt Fald ikke udgjør 1 Mill. Kr. mere end det, hvorom der her er Tale. Nu henstiller jeg, om det ikke er en klogere Politisk at anvende 3 Mill. Kr. for at faae et saadant Baneanlæg, som er tilfredsstillende til alle Sider, og som er en god Begyndelse til Fuldstændiggjørelsen af det jydsk Jernbanenet, saaledes som fornuftige Statshensyn kræve det, end at anvende $2\frac{1}{4}$ Mill. paa en Stump Bane mellem Hobro og Løgstør, som egentlig ikke kan siges i nogen Henseende at være tilfredsstillende. Jeg veed vel, at den høitæredede Indenrigsminister har i det andet Thing indvendt dette, at man ikke kunde gaa til en endelig Vedtagelse af en Banestrækning fra Havbro—Nars til Viborg, fordi dette Terræn ikke var tilstrækkelig underløgt. Jeg tillader mig i den Anledning at gjøre opmærksom paa, at denne, som jeg vil kalde det, vestligere Løgstør—Viborg Bane skulde jo, som Alle ere enige om, føres fra Løgstør ned ad i Retning mod Havbro og derfra videre over Bogensild og Østerbølle til Nalestrup,