

men for saavidt ere Linierne undersøgte, det er en af de fire Linier, hvorom der foreligger notagtige Opgivelsler, hvis Resultater ere gjengivne i Motiverne til Lovudkastet. Det Nø, som altsaa ikke skulde være tilstrækkelig undersøgt, bliver altsaa alene Nøsten, det vil sige fra Nalestrup ned til Viborg. Jeg tror, jeg kjender nogenlunde til den paagjældende Egn, og jeg føler mig overbevist om, at der ikke vil møde nogen Vanskelighed ved at lægge en Jernbane der. Jeg tror heller ikke at feile, naar jeg siger, at denne Linie har været gjort til Gjenstand for forskjellige Undersøgelser af de forskjellige lokale Komiteer, som efter særlige Hverv have interesseret sig for og arbejdet for denne Sagovre i Viborg og Himmerland, og jeg skulde meget feile, hvis der ikke blandt de Ingeniører, som have arbejdet i denne Sag, ogsaa findes Jernbaneselskabets egen Ingeniør, Justitsraad Tegener. Hvis jeg tager Feil i denne Henseende, vil den høitærede Minister kunne berigtige det, men det er sikkert nok, at i alt Fald har denne Egn været Gjenstand for forskjellige Undersøgelser, men det er saa heldigt, at man ikke behøver at være i høj Grad Teknisk for ved at kaste et Blik paa Kortet at maatte faae den Overbevisning, at her ikke kan være Terrænforhold, som det kan være umuligt eller særdeles vanskeligt at komme over. Man vil se, at der fra den Egn, jeg nævnte, Nalestrup—Østerbølle gaar et Vandløb Simested Na, der ved Udløbet kaldes Laasaen, langs med hvilket omtrent Banen kunde gaa paa den østre Side, og saa vil man naae ned omtrent til en By, som hedder Stals, og herfra til Viborg, og det er heller ikke noget vanskeligt Terræn. Over Stalsaa maatte der bygges en Bro og det en ikke saa ganske lille, men det er ogsaa den eneste Terrænvanskelighed, der er værd at tale om, og den kan sandelig godt overvindes. Man kan maaste sige, at det er umuligt her paa Forhaand, da der ikke har fundet notagtige detaillerede Undersøgelser Sted fra Regjeringens Ingeniørs Side, at afgjøre, om denne Banestrækning fra Nalestrup til Viborg, som ikke er 4 Mil lang, vil komme til at koste 220,000, 230,000, 240,000, eller 250,000 Kr. pr. Mil, men indenfor disse Summer tror jeg rigtignok, at Uvissheden maa siges at være begrændset. Om denne Banestrækning paa 4 Mil skulde koste 100,000 Kr. mere eller mindre, kan i Virkeligheden ikke være afgjørende overfor de Interessenter, til hvilke jeg har tilladt mig at henpege. Endnu Et. Man har sagt: Der er Intet til Ginder for, at Banen kan bygges fra

Løgstør til Hobro, saa kan de altid selv bygge en Bane fra denne Løgstør—Hobrobane til Viborg fra et Punkt paa denne Strækning, som maatte findes hensigtsmæssigt, og dersom det maatte anses for rigtigt efter nærmere Undersøgelse, kunde man gaa videre Syd paa fra Viborg. Jeg tror ikke, at man, naar man er opfyldt af de Betragtninger, som jeg har tilladt mig at forsøge paa at fremsætte, kan føle sig beroliget ved denne Henviisning til Fremtiden. Jeg for mit Vedkommende er oberordentlig bange for saaledes at acceptere en Anvisning paa en ubestemt Fremtid. Der kunde let komme en Periode, hvor man ikke var synderlig tilbøielig til at gaa videre i Jernbaneanlæg, end man allerede er gaaet. Allerede nu har der reist sig Stemmer i det andet Thing mod at gaa med til Baneanlæg, som ere foreslaaede af den høitagede Regjering, og det er høist sandsynligt, at Modstanden mod hyderligere Jernbaneanlæg, der ikke strax kunne forrente sig, vil blive saa meget større; men hvad der er meget betydningsfuldt, er, at, naar en Bane en Gang er bragt i Stand og kommen til Virkelighed, ville de naturlige Forhold blive forrykkede, og naar de en Gang ere forrykkede til Skade for Viborg, kan der kun ufuldstændig raades Bod derpaa ved senere at føre en Sidebane til Viborg. Har Trafikken først en Gang faaet en anden Retning til Hobro, vil det være vanskeligt at føre en Bane til Viborg.

Jeg vil slutte med at sige, at jeg har et bestemt Indtryk af, at det er naturligt at gjøre Viborg, der ligger i Hjertet af Sjælland, virkelig til Centralpunktet for Jernbaneforbindelsen fra Ost til Vest og fra Nordost til Sydvest. Det er ogsaa lagt af den høitærede Indenrigsminister, at Løgstør egentlig var et løierligt Udgangspunkt for en saadan Hovedstatsbane gennem Sjælland nedtil Eshjerg. Deri kunde den høitærede Minister naturligvis have fuldkommen Ret, dersom virkelig Løgstør var Endepunktet, men Meningen er, og det er ogsaa Regjeringens Mening, at Løgstør skulde være et Overgangspunkt til Høstherederne, som ikke er nogen daarlig Del af Sjælland, men man glemmer jo, at naar Banen sættes i Forbindelse med den østjydske Jernbane ved en Sidebane Mars—Hobro eller Arden, saa bliver denne Bane over Viborg og videre mod Sydvest tillige den naturlige Vej til Eshjerg for hele Vendsyssel over Jernbanebroen fra Nørre-Sundby til Aalborg og videre Syd efter. Det er ikke alene Løgstør, som bliver Begyndelsespunktet for denne Længdebane fra Nordost til Sydvest, men ogsaa Aalborg, om man vil, og hvad der