

denne gamle Tanke om en Løgstør—Hobro Bane, har man ikke havt Die for, hvorledes de nuværende Forhold ere, hvilke Krav den nuværende Kommunikations Udvikling i denne Egn af Landet stiller. Sagen er nu, at da Aalborg, som jeg sagde, ved Tværbanen var bleven berøvet den vestlige Del, den rigeste Del af sit Opland — og den havde strakt sit Opland helt ned til Sjyllands Vestkyst, og ikke alene over Thy, Mors og Salling — altsaa, da Aalborg var bleven berøvet hele dette store Marked, søgte man Oprensning ved at udvikle sin naturlige Belliggenhed i Retning af Export og Importhandel, og det maa siges, at det egentlig i en ganske overordentlig Grad er lykkedes Aalborg at udføre dette uden nogen som helst Støtte fra Staten. Maaſte det, at man ikke har havt nogen Støtte fra Staten, har medført, at man ikke har tildraget sig saa megen Opmærksomhed som Esbjerg Havn. Jeg vil tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at Faktum er, at Aalborg spiller i det nordlige Sjylland den samme Rolle som Import- og Exporthavn som Esbjerg i det vestlige. Det er den største Exporthavn næst efter Esbjerg, og det Antal Kreaturer, der udføres fra begge Havne, er ikke saa overordentlig forskjelligt. Aalborg udfører mere end dobbelt saa meget som Aarhus, og dobbelt saa meget som Kjøbenhavn i Retning af Kreaturer. I 1883 udføres saaledes fra Aalborg 19,000 Kreaturer og fra Esbjerg 27,000. Maret efter var Antallet fra Aalborg endnu større og Esbjergs Udførsel lidt mindre. Samtidig udføres der ligeledes et stort Kvantum Smør fra hele det nordlige Sjylland. Denne Exporthandel har ganske naturlig ført Importhandelen med sig, og navnlig er Kulhandelen over Aalborg meget betydelig, idet Skibene tage Returfragt fra England med Kul, og Aalborg forsynes for Tiden, saa vidt jeg veed, hele det nordlige Sjylland med Kul. Disse Naturforhold, denne Udvikling, ere vi nøbte til at tage væsentligt Hensyn til. Det er jo dog et Princip, som vi ubetinget maa følge og have for Die, dette at lede Banerne noget efter vore Exporthavne, og naar det nu er fuldkomment klart — og det er ikke noget Snak, jeg her staar og siger, det er Noget, der kan godtgøres statistisk — at Aalborg har en meget stor Betydning som Exporthavn, maa der ogsaa tages Hensyn dertil ved de Baner, som anlægges i disse nordlige Egne af Landet. De vil let se, at jeg, efter hvad jeg har sagt, ganske naturligt maa komme til det Resultat, at en Løgstør-Hobrobane maa jeg absolut være imod. Jeg kan ikke se, at den i Virkeligheden har noget Rigtigt paa sig. Jeg maa

slutte mig til det ærede Medlem fra Viborg, naar han siger: Er der ikke andet Baneanlæg at faae, saa heller ingen Ting. Det tror jeg i Virkeligheden, at den Jorbel, der naas ved dette Baneanlæg, aldeles ikke staar i noget rimeligt Forhold til de Offre, der bringes. Maaſte kan det have Interesse for Løgstør — skjøndt den efter min Mening er lille — men det er ogsaa det Gnefte. Skal Løgstør vises til Randers, vil Konsekventsen deraf blive — jeg beder de Herrer kaste et Die paa Kortet — at der er dobbelt saa langt fra Løgstør til Randers, som fra Løgstør til Aalborg. Naturligvis, ved Kunst kan Løgstør drives den Vej, men naar Afstanden er paa det Nærmeste dobbelt saa langt, er der ikke sund Fornuft deri, især naar Aalborg spiller den Rolle som Export- og Importhavn, som jeg har paa-peget. Hvorledes Forholdene ere med Hensyn til Import, kan yderligere ses af Toldindtægterne. De ere overordentlig betydelige, de største efter Aarhus; de have udgjort omtrent 1 Mill. Kr. om Maret. Trælastimporten er ligeledes meget betydelig, den staar ikke meget tilbage for Aarhus, og Kulimporten til Aalborg er vistnok den største af dem alle; jeg tør ikke sige det bestemt, men jeg tror det. Jeg kommer altsaa til at maatte slutte mig til det ærede Medlem fra Viborg (Klein) og anbefale en Viborg-Løgstørbane med en Sidebane til Stammbanen. Det er det, der vil fyldestgjøre baade de lokale Interesser og den store gennemgaaende Trafik. Jeg vil tillade mig at gjøre opmærksom paa, at denne Bane ikke blot vil blive en Lokalbane — det vil Hobro-Løgstørbanen blive — men den vil blive en virkelig Samfundsbane og Trafikbane, idet den vil blive Forbindelsesbanen mellem det nordlige og vestlige Sjylland. Der vil derfor ikke blive saa lidt at bestille for den Bane; thi ikke alene vil den komme til at befordre en hel Masse af Kreaturer og Smør, som føres til Exporthavnene, men vil ligeledes omvendt faae Betydning ved Import af Kul, endvidere ved Transport af Træ fra de store Skove i Løgstøregnen og mange andre Ting, der gaa vest paa til Vestjylland, som ellers har Vanskelighed ved at faae dem. Det er altsaa en Bane, som i fuldt saa stort Maal er en Statsbane, har et virkelig Statsformaal for Die, som Slagelse-Næstved-Banen, kort sagt en Bane, ved hvilken virkelig store Dele af Landet paa den Maade komme i Forbindelse med hinanden. Det ærede Medlem fra Viborg nævnte, at Forbindelsen med Esbjerg blev forkortet c. 10 Mil. Jeg har hørt 11. Det gjør Intet til Sagen; det er altsaa 10—11 Mil. Det kan