

det, Viborgs Forbindelse med Aarhus, kan naaes ad en kortere Vej og paa en billigere Maade. — Angaaende denne Vej har der imidlertid hersket forskellige Meninger, idet nogle Medlemmer (Abrahamson, Brockdorff, Schovelin) antage, at man ikke ved Anlægget kan forbigaae et saa vigtigt Punkt som Randers, der er Midtpunktet for et saa frugtbart Opland, og at det derfor vil være nødvendigt at sætte Randers i Forbindelse med Anlægget, paa en saadan Maade, at denne Deel af Landet ved en nogenlunde kort Bane inddrages i Systemet. Andre Medlemmer (Alberti, Tschering) have derimod meent, at det nævnte Punkt (Randers) ikke er af en saadan Betydning, at man bør inddrage det ved en bindende Bestemmelse i en Lov om en Bane fra Aarhus over Viborg til Vestlandet, hvilken Bane jo dog ved at passere Gudenaas sættes paa en middelbar Maade i Forbindelse med hele denne Strøms Opland. Man bør ikke, mene de, lade sig bestemme af enkelte, dog kun lidet fremtrædende Stedligheder, til at vælge et muligt noget dyrere Anlæg. De have dog udtalt, at de hermed paa ingen Maade ville udelukke Randers fra en Forbindelse med Banen, men at dette Hensyn aldeles ikke bør indtages i Loven, og ikke bør komme i Betragtning ved Fastsættelsen af de Midler, som bevilges for at fremkalde Anlægget af en Bane mellem Aarhus og Viborg. Et Medlem (Sørgensen) formener, at en Forbindelsesbane til Randers kunde medtages under den Betingelse, at derved ikke forud afgjordes noget om en fremtidig Længdebanes Retning.

Hvad angaaer den anden Deel af Banen, fra Viborg mod Vest, har Udvalget taget under Overveelse, om det ikke for en stor Deel af Bestiregnen vilde være meget heldigere at lade Banen løbe til et Punkt ved Bengtbugten eller til Holstebro end at lade den gaae til Skive. Udvalget har herved taget i Betragtning det større Opland, som derved vindes for Banen, Sandsynligheden for, at den nye Handelsvej vil blive benyttet istedetfor de nuhavende, og Farvandet's Bessaffenhed i Limfjorden. Ligeledes er det bleven berørt, om ikke Anlægget af Chausseen fra Viborg til

Holstebro, der nu skal begyndes, kunde bespares ved Anlægget af en saadan Jernbane.

De i det Foregaaende udtalte Meninger have bevirket de forskellige Endringsforslag, som ere stillede ikke alene til § 1, men ogsaa til §§ 19 og 20, da det her har gjort sig gjældende, at de Medlemmer, der aldeles intet Hensyn ville tage til en Forbindelse med Randers, og som i det Hele troe, at Banen pr. Mill kan bygges billigere, have ansat den Sum, der tør tilskydes eller garanteres af Staten, meget lavere end de andre.

Naar man nemlig som 3 Medlemmer (Abrahamson, Brockdorff, Schovelin) formener, at man maa drage Randers med ind i Jernbaneforbindelsen, da kommer man til at beholde den i Udkastet anførte Sum af 8 Millioner, idet hvad der bespares ved ikke at gaae op over Sønder Dnsild, atter vil bruges ved at gaae til et vestligere Punkt end Skive.

Der er herved gjort gjældende, at om endog Rentegarantien tilsyneladende blev noget større, vilde denne Bane dog maaskee betale sig saa meget bedre, at det virkelige aarlige Tilskud blev endeel mindre, end ved at bevilge en mindre Rentegaranti, der tvang til at anlægge en Bane, der betalte sig mindre godt; s. Ex., naar en Bane har kostet 8 Millioner og den giver 3 pCt. Overskud, saa vil Statskassens Tilskud blive 80,000 Rb. aarlig; hvorimod en Bane, der kun har kostet 6 Millioner, men som ogsaa kun giver 2 pCt. Overskud, vil fordræ et aarligt Tilskud af 120,000 Rb. af Statskassen.

Et andet Medlem (Hage) har troet, at man for at faae et Jernbaneanlæg fra Aarhus til Viborg med en Forbindelsesbane til Randers, samt fra Viborg til et Punkt ved Bengtbugten eller til Holstebro, ikke behøver at påadrage Statskassen større Forbindtlighed end til Beløb af 260—270,000 Rb. aarlig.

To andre Medlemmer (Alberti og Tschering), der ligesom det forrige (Hage) ikkun subsidiairt have holdt paa Udkastet, have meent, at den saameget forøgede Indtægt, der forud sættes indvunden ved at tvinge Banen om ad