

Arbejder, og det er en Selvfølge, at, naar Kysten beskyttes og der opføres Dæmninger, hvor der ingen Klitter er, vil en Jernbane kunne bygges bagved akkurat lige saa sikkert, som den vil kunne bygges paa nogen som helst andet Sted, og den vil i alle Tilfælde være lige saa sikker der, som den vilde være paa flere Steder af den Strækning, der er mellem Struer og Lihsted, og især naar man vælger den Bei, som er bleven antydet andetsteds, og som vistnok ikke er det ærede Medlem for Lihsted Amts 3die Valgkreds (Bagger) aldeles ubekendt, at man skulde lægge Banen fra Struer til Thyholm over Skibstedfjord og ned til Doverødde. Jeg tror, at det vil være ligesaa vanskeligt at bygge en Bane her som der, og det forundrer mig, at det ærede Medlem ikke har taget til Gjenmæle derimod, thi derved vilde hans egen Valgkreds i en væsentlig Grad berøves Nyttens af denne Bane. Man skulde tro, at han vilde være mig taknemmelig, der søger at føre denne Bane over Sydhjy og til det ærede Medlems eget Valgsted. Selved tror jeg tilsvækkeligt at have godtgjort, at der ikke vil være den fjerneste Vanskelighed ved at lægge Jernbanen den Bei om, som jeg har tilladt mig at foreslaa. Med Hensyn til Banestrækningen mellem Bemb og Lemvig er der for denne Strækning en Lov, hvorved Staten har forpligtet sig til at yde et temmelig betydeligt Tilskud til dette Baneanlæg, et saa betydeligt Tilskud, at jeg antager, at Staten vil være ligesaa vel tjent med selv at bygge Banen og saa faae Tilskudet fra Egnen, saa at dette Stykke Bane kan jeg derfor antage at vi kunne lade ligge, men derimod skal jeg forsøge en Sammenligning med en Bane fra Lemvig over Thybørn til Lihsted og en Bane fra Struer. Det vil da ses, at Banen Struer—Lihsted omtrent paa Halvdelen af sin Bei, og omtrent i en Strækning paa henved 5 Mil saa godt som intet Opland har. Det eneste Sted, hvor der kan blive en ordentlig Station, er paa Thyholm; der er projekteret en Holdeplads ved Ddby og en paa den anden Side af Sundet, men ingen af disse Steder har nogen Betydning for Jernbanen. Det vil altsaa kun være den halve Del af Banen, som er egentlig, hvad man kalder frugtbringende. Den anden Halvdel ligger saa godt som død. Vil man derimod gaa den anden Bei og gaa fra Lemvig og over Thybørn, saa viser det sig, at Banen i nordvestlig Retning fra Lemvig kommer igennem en baade frugtbar og tillige meget folkerig Egn. Der er ad den Bei kun lidt over 2 Mil fra Harbøre til Agger, hvor der ikke er noget Opland, men naar man saa kommer til Agger, er man til Gjengjæld igjen fra Agger til Bestervig i den folkerigeste og frugtbareste Del af Thy, altsaa kommer denne Bane, saaledes som den er projekteret af mig, til at gaa igennem de frugtbareste og folkerigeste Egne

i Bestjylland, der have en Befolkning af mellem 2 og 3,000 Mennesker pr. Kvadratmil. Desuden ere Terrainforholdene der ikke saa lidet gunstigere end ved Struer—Lihsted Banen, saa at Anlægget fra Lemvig til Bestervig vil blive betydelig billigere end fra Struer til Ddby, der ligger omtrent i Hvide med Bestervig. Dertil kommer, at paa den — om jeg saa maa sige — døde Strækning af den vestlige Linie falder der ingen Expropriationsudgifter, hvilket ikke er Tilfældet med Struer—Lihsted Banen; der er der Expropriationsudgifter lige saa godt, hvor Banen er død, som hvor den har Trafik. Det vil altsaa have til Følge, at selve Anlægsomkostningerne ville blive betydelig mindre ved den vestlige end ved den østlige Linie. Tager man nu Hensyn til Trafiken, er den for Lihsted Amts Bedkommende den samme; thi det er ganske vist, at Thyholm bliver noget ubeligere tillet, men til Gjengjæld bliver Bestervig og Agger, som ere meget folkerigere, betydelig heldigere stillede ved den af mig foreslaaede Linie end ved den anden, da den jo kommer ikke saa kort Østen deromkring, saa det vil omtrent gaa lige op. Men naar man antager, at Trafiken for Lihsted Amt til begge Linier vil være den samme, vil der med Hensyn til den vestlige Linie komme en ikke saa ubetydelig Trafik til paa den Del, der ligger fra Agger Syd paa, hvor der foregaar betydelige Indstrændinger og den derved fremkomne Mængde af Strandingsgods, som naturligtvis for den væsentligste Del vil blive befordret paa Jernbanen og derved vinde forøget Verdi, som baade er til Fordel for Statskassen, Assurandørerne og maaske ogsaa for de Skibbrudne med. Endvidere vil den vestlige Linie have langt større Betydning for Fiskerne end Linien over Struer og Ddgesund; thi de Fiskere, som findes der, ere meget saa og drive ikke noget større Fiskeri, hvorimod der ved Agger og Harbøre findes nogle af de virksomste Fiskere i Landet, og der vil der udville sig et meget betydeligt Fiskeri, naar der bliver et saa gunstigt Afsetningsmiddel, som en Jernbane er. Der vil tillige ogsaa blive en ikke ubetydelig Trafik Syd fra til de brændselsfattige Egne, der ligger der ved Harbøre, og muligvis ogsaa til Agger, endstjøndt jeg imidlertid for Aggers Bedkommende ikke drifter mig til at have nogen bestemt Mening derom; men ogsaa i en anden Henseende vil det have sin Betydning og det er ved Udøvelsen af Kystfiskeriforsanstaltningerne. I andre Lande anlagges man Banerne udelukkende i den Hensigt at tilveiebringe saadanne Siffringsforanstaltninger. Her behøver man det ikke. Her kan man tjene begge Formaal, baade tjene Trafiken, Forbindelsen med Lihsted Amt, og ogsaa gjøre Kystfiskringen betydelig lettere og billigere. Der vil opnaas betydelige Besparselser for Staten ved Transporten af den Masse af Materiale, der skal til disse Siffringsforanstaltninger. Naar det ærede Medlem mente