

boerne, som det her er Tilfældet, skulle yde større Bidrag til Banens Anlæg, og det er en mindre bemiddeltes Besølfning, af hvem Ofret forlanges, maa der have været væsentlige Grunde til Stede, som have bevirket, at Ønsket er blevet fremfat og billiget af Regjeringen. Det vil jeg af Motiverne, at der har været stærk Tvivl til Stede om, hvor Udgangspunktet og Tilknytningspunktet til Statsbanenettet skulle falde. Det vil jeg, at det at lægge Tilknyningspunktet ved Hobro Station, som er det, der i Motiverne væsentligst anbefales, vil kræve betydelige Offre, idet det omtrent vil koste 400,000 Kr. at føre Banen bort fra Hobro. Det vil dernæst blive en nødvendig Følge heraf, at Banen den første halve Fjerdingvei eller omtrent en hel Fjerdingvei maa følge Statsbanen, og idet den saa vinger om imod Vest, vil den komme til at gaa gjennem det mindst befolkede Strøg, men jeg indstuder dog strax i denne Forbindelse, at dette Strøg alligevel for alle Banelinier vil være det døde Punkt, idet jo den første Mil af en Bane, der anlægges i Nærheden af et tidligere Net, næppe vil tilføre Statskassen nogen forøget Indtægt. Men foruden, at det altsaa er vanskeligt at komme bort fra Hobro, forekommer det mig, at der ogsaa af andre Hensyn kunde være Grund til at bruge et andet Tilknyningspunkt til Banen end netop Hobro. Der har ogsaa, som det vil ses af Motiverne, været Tale om Arden. Naar Arden skal bruges, er der ganske vist nogle tekniske Vanskeligheder, der skulle overvindes. Jeg anser imidlertid dette for at være af meget ringe Betydning, thi de tekniske Vanskeligheder, der skulle overvindes ved Hobro, staa for mig som ikke værende større end de, der skulle overvindes ved Arden, hvor man skal over et Mosedrag. Jernbanetekniken staaer desuden nu saa høit, at det jo faktisk kun er Pengepørgsmaalet, der spiller nogen Rolle ved et saadan Jernbaneanlæg. Gaar man til Arden Station, som er det Punkt, der har været Tale om, saar Banen et væsentlig Ernæringsmiddel af de store Skovstrækninger, hvor Afstæringsforholdene i de senere Aar ikke have været gunstige for Træproduktionen. Banen føres jo Nord op imod Løgstør, saaledes at der paa et Sted, hvor der for Dieblirket slet ikke findes Skov, bliver et Marked for denne Produktion. Det staaer klart for mig, at der her er et Middel til at staffe Transport, og jeg skal ganske frit sige, at det, som det jo vil komme til at koste paa, er Været til at transportere. Det er nemlig klart, at saaledes som Algerbruget drives i de Egne, der her er Tale om, vil der fornuftigvis ikke kunne være stærk Udset til

Kornudførsel, og der vil heller ikke være stærk Tale om nogen Fjedelvægsudførsel fra dem; det, som Eggen væsentlig lever af, er Opdrætning af magert Kvæg, og jeg skulde tage mærkelig Feil i mit Kjendskab til Eggen, om dette ikke vil vedblive at være dens Hovederhvervskilde. Vil det altsaa falde smaa med Indtægterne fra Stedet, er det ikke af Veien at lægge Mærke til, at man vil kunne faae transportable Været, der kunne faae Afstærning paa Stedet, og der komme de store Skovpartier ved Arden til at spille en væsentlig Rolle. Skulde Skovprodukterne først gaa til Hobro og saa videre derfra, vilde det forbyde dem for den i Forveien ubemidlede Egn. Men der er endnu en anden Omstændighed, der gjør, at jeg ønsker særlig at henlede Opmærksomheden paa Arden, og det er, at der foruden Løgstør findes en anden lille By, som der efter min Mening bør tages Hensyn til, nemlig Ribe, hvilke begge to i min Geografi staa under Benævnelser nærsomme Flækker. Denne By har før været hos den tidligere Indenrigsminister med Anmodning om at komme i Forbindelse med Statsbanenettet. Den har nemlig 3 Mil til Aalborg, $5\frac{1}{4}$ Mil til Løgstør, 3 Mil til nærmeste Jernbanestation, og den ligger ved en Bugt af Limfjorden, hvor Besejlingsforholdene ere overordentlig vanskelige. Den har i saa Henseende bragt betydelige Offre og derved faaet et mindre heldigt Havneanlæg, fordi det var umuligt at staffe noget bedre paa det Sted, men der blev som sagt bragt betydelige Offre, og den har i den sidste Tid forøget at forsøge sit Opland fra Løgstørsiden med en Broforbindelse over den Bugt, der staaer sig ind forbi Byen. Det har været Byen ganske overordentlig kostbart, og den vilde paa ingen Maade have indladt sig derpaa, hvis den havde tænkt sig Muligheden af, at Løgstør og dens Opland skulde blive saaledes forbunden med Statsbanenettet, at den Trafik, som Ribe har skaffet sig ved sine Bro- og Veianlæg vilde blive trukken fra den ved Jernbaneanlæg til Løgstør. Gaar man ud fra Arden Station, vil man kunne slynge Banen om, ikke til Ribe, men hen i mod Ribe. Man vilde — jeg har selv undersøgt Terrainforholdene paa Kortet — ved at komme med en saadan Slynning af Banen vel faa en større Veilængde mellem Løgstør og Arden — noget større indrømmer jeg, men ikke meget — end mellem Løgstør og Hobro; tager jeg Hartkornsforholdene, er der væsentlig pr. Kvadratmil det samme Antal Tønder Hartkorn paa denne Linie som paa den anden og ligeledes væsentlig det samme Antal Beboere pr. Kvadratmil paa denne Linie som paa den anden. Saa kunde Ribe