

punkt ikke kan indvendes, at man vil komme til at anvende nogle flere Penge til Linien over Viborg, naar det erkjendes, at man derved faar noget virkelig Tilfredsstillende, hvorimod man ved at gaa en anden Vej for en noget mindre Sum faar Noget, der maa siges at være meget utilfredsstillende. Dertil kommer, at det jo vel ogsaa tør siges at være erkjendt fra alle Sider, at selv om man nu anlagde en Linie Løgstør—Hobro, saa vilde man dog ikke kunne undlade at fortsætte, idet man dertil maatte føie nye Jernbaneanlæg. Det synes at være erkjendt, at alene Hensynet til Viborg her maa føie til, at man supplerer et saadant Jernbaneanlæg som det, der er foreslaaet af Regjeringen, paa en eller anden Maade, ved at drage en Sidelinie fra et eller andet Knudepunkt paa Løgstør—Hobro Banelinien ned til Viborg eller ved at anlægge en Jernbanelinie fra Hobro til Viborg osv.; men forholder det sig saaledes, at Løgstør—Hobro Banen nødvendig drager i Følge med sig en Suplering. Anlæg af nye Baner, saa kan der fornuftigvis ikke være Tale om, at Pengespørgsmaalet her kan spille nogen Rolle, thi hvad enten en Bane skal anlægges senere eller strax, bliver Summen for det første Anlæg ikke forøget, og hvad enten man paa en eller to Love vedtager Jernbaner, der medføre de samme Beføstninger, bliver jo ligeegyldigt fra et finansielt Spørgsmaal. Altsaa Beføstningspørgsmaalet kan ikke her gjøres gjældende. Fremdeles tror jeg, at det er overflødig at dvæle ved Spørgsmaalet om, hvor vidt denne Bane overhovedet kan udføres. Jeg har udtalt mig derom og skal kun tilføie, at Banestrækningen fra Løgstør helt ned til Viborg gjentagne Gange er bleven undersøgt af Ingeniører. Naar jeg sidst nævnte, at saavidt jeg vidste, havde endogaa Statens Jernbanevæsens egen Ingenieur havt med den Sag at bestille, Noget, hvorom jeg dog ikke havde fuld Sikkerhed, skal jeg tilføie, at efter indhentet nærmere Oplysning forholder det sig saaledes, at man ganske vist har henvendt sig til Jernbanevæsenets egen Ingenieur, men at denne igjen har henvist til en anden Ingenieur, der har udført Arbeidet, og som iøvrigt ogsaa har arbeidet i Jernbanevæsenets Tjeneste. Jeg kunde nævne Navnet, men jeg anser det ikke for nødvendigt. At Jernbaneanlægget kan udføres, kan der altsaa ikke være Tvivl om.

Den eneste Indvending, som da bliver tilbage, som jeg kan tillægge nogen Vægt, er den, der blev gjort gjældende fra den ærede Ministers Side, at man ved at anlægge en Løgstør—Hobro Bane med Side-

bane til den østjydske Jernbane skulde præjudicere andre Planer med Hensyn til en Midterlinie i Jylland. Jeg gaar ud fra, at der i Grunden deri ligger en Aerkjendelse af det Berettigede i, hvad ogsaa jeg har gjort gjældende, at det kun er et Tidsspørgsmaal, naar man over Viborg skal komme i en fyldigere Forbindelse med det sydvestlige Jylland, navnlig med Esbjerg. Hvorledes man end vil tænke sig disse yderligere Forbindelser syd- og sydvestfæter, tror jeg ikke, at Nogen vil falde paa at mene, at Forbindelsen naturligere kunde udgaa fra et andet Punkt end fra Viborg, hvad enten man vil gaa fra Viborg til Herning eller Skast eller Moselund, eller man vil gaa over Rødtjærbro og Tange til Silkeborg eller vil gaa over Rødtjærbro til Moselund. I alle disse Tilfælde maa Banerne udgaa fra Viborg: Ja, der er et tredie Projekt, som gaar ud paa at føie en Linie langs ned ad Høiderggen i Jylland til Give og derfra gaa ud med Sidebaner, men i alle Tilfælde staar Viborg som Udgangspunkt for disse Linier, og jeg tror ikke, at det kan være anderledes. Jeg kan imidlertid nok forstaa, hvad der er den høitærede Indenrigsministers Tanke, nemlig at det maaste kan være naturligere at faae Forbindelse imellem Viborg og den østjydske Jernbane, navnlig dens nordlige Del, tilveiebragt paa en anden Maade, nemlig fra Hobro til Viborg, direkte eller, hvad der maaste havde større Nødvendighed for sig, over Sønder-Danild til Viborg. Denne Forbindelse forekommer mig imidlertid ikke at være saa heldig som den, der her er Spørgsmaal om. Jeg skal bemærke, at hvad Længden og hvad Beføstningen angaar, vil en Forbindelse som den antydede over Hobro eller Danild til Viborg snarest blive længere og dyrere end en Forbindelse over et Punkt paa Linien mellem Nalborg—Hobro og et Knudepunkt paa en Linie i Himmerland ned til Viborg; den vil snarere blive dyrere og længere end billigere og kortere. Der vil altsaa for saa vidt ikke vindes Noget ved den, men, selv om man vil gaa ud fra, at der heller ikke tabes Noget ved at gaa den Vej, vil der dog tabes for Himmerlands-egnen og for Løgstøregnen, der ville blive tvungne til at gaa den Vej om ad Hobro i Stedet for at komme direkte til Viborg, og det vil være en betydelig Forlængelse af Veien. Selv om man altsaa ikke tabte Noget derved paa een Maade, saa vilde man tabe derved paa en anden Maade, og saa kommer i andre Henseender vel Hensynet til Viborg ogsaa en Smule i Betragtning. Man har hørt