

baade i Landstthinget og her, at det vilde være urigtigt, som det hedder, at kjøre uden om Skjelfør fra Slagelse til Næsved. Naar den ny Bane der berører Skjelførs Opland, finder man, at Retfærdigheden kræver, at i alt Fald Skjelfør sættes i Forbindelse med denne Linie. Men her mener man, at det nok kunde forsvares at kjøre uden om Viborg fra Vøgstør til Hobro, det vil sige, kjøre saaledes, at man i Virkeligheden berører Nøget af det, som er Viborgs Opland; man skulde altsaa uden videre kunne tage det Opland fra Viborg uden at tænke paa at drage den ind i denne Del af Jernbanenettet. Jernbaneanlægget bliver som sagt ikke dyrere ved, at man sætter Aalborg og Vøgstør igjennem en Gaffelbane i Forbindelse med Viborg, end det bliver, naar man vil følge Regjeringen og sætte Vøgstør i Forbindelse med Hobro og Hobro med Viborg. Veilængden og Beføstningen bliver den samme, men i det ene Tilfælde tabes der ikke Noget med Hensyn til Forbindelsen paa Østtiden, men der vindes betydeligt i Henseende til Forbindelsen paa Vesttiden, og derfor forekommer det mig sienlynt, at det vestlige Jernbaneprojekt, om jeg maa kalde det saaledes for Northedens Skyld, ubetinget maa have Fortrinnet.

Der er til dette Vøgstørforflag, som jeg saaledes har anbefalet, stille nogle Underændringsforflag, der gaa ud paa, at der tillige skulde etableres Dampskibs- eller Dampfærgeforbindelse mellem Vøgstør og Nørre-aggersund, og at der saa bygges en Bane op i Hanherrederne. Jeg gaar ganske vist ud fra, at naar Banen føres op til Vøgstør, er det Meningen, at man ad den Vej i sin Tid vil drage Hanherrederne ind i Kommunikationen. Jeg tvivler ikke paa, at det vil ske, og for saa vidt har jeg ikke Noget mod den Tanke, der har fundet Udtryk i disse Vøgstørforflag. Men jeg erkjender, at man ikke kan faae al Ting paa en Gang, og jeg kan derfor meget godt forstaa, at man, og at navnlig den ærede Minister kan have Betænkelighed ved allerede nu at gaa ind paa at slaa fast, at der skal skrives til Anlægget af en Bane i Vendhysjel og etableres denne Dampfærge- eller Dampskibsforbindelse. Disse Vøgstørforflag bringe mig imidlertid til at gjøre en Bemærkning med Hensyn til Banens Retning henimod Vøgstør. Saavidt jeg har kunnet se, i alt Fald paa nogle af de Kort, der foreligge, synes det, at man har tænkt sig Banegaarden ved Vøgstør beliggende syd, for ikke at sige sydvest for Vøgstør. Jeg tror det vil være rigtigt at have for Die, at Banen bør føres, om ikke strax, saa dog i en nær Frem-

tid hen til Aggersund som Forbindelsespunktet paa den sydlige Side af Limfjorden med Nørre-aggersund. Jeg antager ikke, der er nogen Terrævanfælgighed ved at lægge Banen saaledes. Jeg veed heller ikke, om det ikke har været Meningen fra Regjeringens Side, at den skulde have denne Retning; men jeg vil dog ikke undlade at henlede Opmærksomheden derpaa, da jeg veed, det er en Sag, som ligger flere ærede Medlemmer ikke lidet paa Sinde. Naar der af det ærede Medlem fra Mariager (Schjøth) er stillet Forslag om, at der i Stedet for den i Vøgstørforflaget foreslaaede Sidebane fra Hobro-Nars til et Punkt paa den sydste Stambane, ikke sydligere end Arden, skulde sættes en Bane fra Østerbølle-Malestrup til Hobro Station, kunde jeg fra et eksklusivt Viborgtandpunkt ikke i og for sig have Noget særdeles at indvende derimod; men naar jeg ser Sagen fra et almindeligt Standpunkt, forekommer det mig at være sienlynt, at den største Del af Landet er bedre tjent med at faae Forbindelsen med denne Vøgstør-Viborgbane paa et nordligere Punkt og navnlig ikke sydligere end Arden, idet det er igjennem Forbindelsen med denne Vøgstør-Viborgbane med den østlige Bane mellem Aalborg og Hobro, saa vidt muligt op mod Aalborg, at Aalborg og Vendhysjel skal faae den fulde Nytte af Banen ned over Viborg, som man her tilsigter. Naar vi have foreslaaet, at i § 4 skulde den beregnede Udgift pr. Banemil sættes ikke til 298,000 Kr., men til 274,000 Kr. uden Sidebanen og til 290,000 Kr. med Sidebanen, da forholder det sig dermed saaledes, at vi have opstillet som Udgift pr. Mil den, der i Motiverne til Ændringsforlaget er beregnet til Vøgstør-Arden, og vi have, vel at mærke, ikke trukket de 45,000 Kr. fra pr. Mil, der ere trukne fra af Landstthinget, idet det har forekommet os, at det er begrundet, hvad der er gjort gjældende under Forhandlingerne her, blandt Andre ogsaa af den ærede Minister, at det ikke vil være hensigtsmæssigt, navnlig, naar man tænker sig Linien gaaende ind som et Led af et større Jernbanesystem, at bygge Banen altsaa let. Derfor have vi lagt 45,000 Kr. til, og naar Sidebanen kommer til Arden, have vi ment at maatte lægge til de 190,000 Kr., som det i Motiverne er anført, at Forandringen ved Stationen vil medføre, og disse 190,000 Kr., fordelte paa hele den Banetrækning, hvorom der er Tale, vil udgjøre c. 15,000 Kr. pr. Banemil, og disse ville, lagte til de 274,000 Kr. udgjøre 290,000 Kr. Men nu er det forresten ganske interessant at lægge Mærke til, at