

freds (Klein) har stillet. Derfor kan man vel ikke forlange Andet af mig, end at jeg for mit Vedkommende — det høie Thing vil naturligvis tage sit Ansvar — nok har Lyft til at prøve og undersøge den Ting nærmere, inden jeg indlader mig paa den.

**Klein:** Det er selvfølgelig overmaade vanskeligt at følge Beregninger af Tal i det Dieblit, de gjøres, men endnu vanskeligere er det selvfølgelig at danne sig en klar Mening om, hvilken Begrunding disse Talberegninger have. Smidlertid er det mig dog paafaldende, hvorledes den høitærede Minister kunde komme til det Endereultat han kom til, efter de Præmisser, som foreligge i de Døphsninger, der ledsage det oprindelige Lovforslag; jeg skjønner nemlig ikke, at der er fremkommet Noget om, at en Bane fra Løgstør til Viborg, helt gennemført, skulde medføre nogen betydelig Forsøgelse af Beføstligheder pr. Banemil udover den, man har beregnet, da der kun var Spørgsmaal om Linien fra Løgstør med Sidebanen til Arden. Der foreligge ingen Døphsninger om, at denne sidste, sydligste Ende af Løgstør—Viborgbanen, skulde være uforholdsmæssig meget dyrere end det nordligere Stykke fra Løgstør ned til Aalestrup. Derom er der intet meddelt, og efter de lokale Forhold, saa vidt jeg kender dem, er jeg tilbøielig til at tro, at heller ikke den sydlige Del af denne Banelinie kan være væsentlig dyrere end den øvrige Banestrækning, dels fra Løgstør til Aalestrup og dels fra Aars til Arden eller fra Aalestrup til Hobro; men i Motiverne til det oprindelige Lovforslag er det opgivet, at Beføstningen for Linien Løgstør—Arden, som den kaldes, er 274,000 Kr. pr. Mil, eller, naar derfra drages de 45,000 Kr., der ere fradragne i Landstinget og fremdeles ere fradragne i den høitærede Ministers Beregning, som han nu meddelte Thinget, saa udkommer saa vidt jeg kan skjønne, kun 229,000 Kr. pr. Mil. Dersom jeg har Ret i den Bemærkning, som jeg forudskiftede, at der ikke er oplyst Noget om, at den sydligere Del af Løgstør—Viborgbanen skulde være væsentlig dyrere end den nordligere Del, maatte man altsaa lægge 229,000 Kr. pr. Mil til for Stykket fra Aalestrup ned til Viborg; med andre Ord, naar Løgstør—Viborgbanen med en Sidebane til Arden eller et Punkt paa den østjydske Bane, ansættes efter den høitærede Ministers nu givne Meddelelse til 12,8 Mil eller med et rundt Tal 12½ Mil, forekommer det mig, at man indtil videre maatte være besøiet til at regne: saa koster altsaa denne Bane 12½ × 229,000 Kr. med Tillæg af Udgiften,

dels ved Arden Stations Udvidelse og dels ved Viborg Stations Udvidelse. Arden Stations Udvidelse er anslaaet til 190,000 Kr.; hvad Viborg Station angaar, oplyste den ærede Minister, at Udgiften vilde blive 600,000 Kr., hvorfra der imidlertid vel maatte kunne drages de 200,000 Kr., som ere beregnede alligevel at skulle anvendes paa Viborg Station, selv om ikke Løgstør—Arden linien skulde slutte sig til. Denne Linies Tilslutning til Viborg vil altsaa medføre en forøget Udgift af 400,000 Kr. Naar jeg nu tager disse 400,000 Kr. og lægger dem til de 190,000 Kr., faae vi altsaa 590,000 Kr. ud, og fordeles denne Sum paa 12½ Mil, kan jeg, saa vidt jeg kan regne, ikke faae stort over 50,000 Kr. pr. Mil ud, og det lagt til 229,000 Kr. giver med et rundt Tal 280,000 Kr., men ikke, som den høitærede Indenrigsminister angav det, 310,000 Kr.; der er altsaa en Difference af 30,000 Kr., som jeg tilksaa, at jeg i Dieblittet ikke fatter, hvor den kommer fra; men jeg vil gjerne tro, at det er en Mangel paa hurtig Opfattelsesevne hos mig. Jeg mener imidlertid, at selv om det skulde forholde sig saaledes, at Udgiften bliver c. 300,000 Kr. pr. Mil, medens det for Hobro—Løgstørbanen er beregnet til 298,000 Kr. pr. Mil, er det Noget, som ikke kan eller bør være afgjørende; naar der overhovedet er Tale om at anvende Millioner paa at bringe en vis Egn af Landet i en saadan Jernbaneforbindelse, som man mener, at denne Landsdel har et billigt Krav paa, saa kan nogle hundrede Tusender i og for sig ikke være afgjørende. Det være iøvrigt langt fra mig at sige, at man skal lade haant om nogle Hundrede Tusende Kroner, og jeg mener derfor, at man skal spare ikke blot paa denne Linie, men ogsaa paa Slagelse—Næstvedlinien, de hundrede Tusender, som kunne spares; men jeg mener, at Hensynet hertil i og for sig ikke kan være afgjørende til at sælde Dødsdommen over en Jernbaneplan, som iøvrigt maatte erkendes for at have Fortrinnet, naar man ser Sagen fra det Synspunkt, hvorledes man bedst tilfredsstiller de Krav, som den paagjældende Egn har. Og hvad nu dette Spørgsmaal angaar, forekommer det mig, at i Virkeligheden kan Alt det, som den høitærede Minister har indvendt imod det Forslag, som jeg fører Ordet for, gjengives saaledes at Regjeringsforslaget præjudicerede Intet, medens derimod Vædringsforslaget præjudicerede. Men jeg tror ikke, at den høitærede Minister har Ret i nogen af disse Paastande. Jeg har med megen Opmærksomhed hørt efter Begrundelsen af disse