

selve Himmerlandsbanen, og det vilde tillige være en Velgjerning mod de Beboere, der ere saa langt fjernede fra de andre Jernbanelinier, og give gode Samfærdsels- og Udførselsveje. Jeg betoner stærkt det Sidste: Udførselsveje. Det er ganske vist, at for at det skulde blive en virkelig god Udførselsvei, maatte Banen ogsaa paa et andet Punkt gaa en anden Udvikling i Møde, saaledes at den ikke alene føres til Hobro, men ogsaa til Viborg. Det er for saa vidt ligegyldigt, enten man vil kalde det en Løgstør-Viborg Bane med en Stikbane til Hobro, eller en Hobro-Løgstør Bane med en Stikbane til Viborg, det kommer for Sagens Skyld ud paa Et og det Samme, men gjorde man det, er der ikke Tvivl om, at denne Bane vilde faa stor Betydning, især naar man forudsætter, hvad der ligger meget nær, at den Stump Forbindelsesbane fra Bjerringbro til Silkeborg fuldføres. Det er aabenbart en Banestump, der i mange Herrens Aar har staaet paa Dagsordenen, der under Navn af Tang-Silkeborg Banen ofte, og jeg tror uimodsagt, har været opført som Nr. 1, som den Bane, der herefter skulde være den første, der skulde udføres i Sylland. Hvilken Betydning det vilde have, at der til Baneanlægget knyttedes disse to Ting, en Dampfærgeforbindelse mellem Nørre-Åggersund og Løgstør, og at Banen førtes baade til Hobro og Viborg, skal jeg ikke dvæle længe ved. Jeg skal blot bemærke, at under den Forudsætning vilde der fra Hobro til Esbjerg føre to Jernbanelinier, den nuværende over Langa a — Aarhus — Fredericia — Røding — Lunderkølv til Esbjerg, og den nye, her er antydet, fra Hobro over Viborg — Silkeborg — Herning — Skjern — Varde til Esbjerg. Efter en Optælling af Veilængden paa Fabers Veilængdefort vil den nuværende Linie fra Hobro til Esbjerg være 38 Mil, hvorimod Veilængden med den nye Linie over Viborg — Skjern bliver ca. 27 Mil. Det er en meget betydelig Forkortelse af Veilængden af henimod $\frac{1}{3}$ for hele det nordøstlige og midterste Sylland. Alt hvad der ligger Nord for Hobro. Hvilken Betydning og Lettelse det vil være for Transporten af levende Dyr, behøver jeg ikke nærmere at udvise, navnlig for Fragten, som reduceres paa ganske ligende Maade som Veilængden. Men derimod er der en anden og mindre iøinefaldende Omstændighed, som dog ingenlunde er ligegyldig, som jeg blot skal tillade mig at berøre. En stor Del af Trafikken vil paa den Maade ligeledes komme til at ledes ind paa nogle af vore mindst belempede Baner, samtidig med, at den drages bort fra nogle af vore mest belempede Banestregninger, f.

Ex. Aarhus — Fredericia-Stregningen, og derved vil kunne opnaas dels en ligeligere Benyttelse af Banerne, dels ogsaa større Villighed for selve Statsbanedriften, idet en forøget Godstrafik andre Steder kræver nye Tog, medens paa de lidet benyttede Baner, hvor man kjører med lidet Hastighed overhovedet, meget ofte Person- og Godstog kunne forenes. Jeg tror derfor ogsaa, at deri ligger en Omstændighed, hvorved man i det Hele taget vilde vinde ved en anden Ordning. Jeg skal imidlertid ikke forfølge Spørgsmaalet videre, men blot tillade mig at henlede saa vel det eventuelle Udvalg som den høitærede Indenrigsministers Opmærksomhed paa denne Sag og henstille Sagen til deres velvillige Overveielse, idet jeg holder mig fuldt forvisset om, at en saadan Udvikling af det foreliggende Lovforslag ikke vilde lægge dets Gjennemførelse Hindringer i Veien, men tværtimod vilde lette denne, og i høi Grad vilde give denne Bane en almen Interesse, som jeg tror, den favner, men som den derimod i saa Fald vilde kunne faae.

Blom: Den ærede 2den Landthingsmand for 7de Kredts (Madsen) udtalte sin Vællagelse over, at Jernbanernes Rentabilitet i de sidste 5 Aar, hvis jeg mindes ret, var gaaet stærkt tilbage. Det ærede Medlem syntes at søge Aarsagen dertil i, at Rigsdagen Intet havde med den umiddelbare Bestyrelse af Jernbanernes Drift at gjøre, og det lod til, at han ventede sig en stor Forandring i saa Henseende, hvis noget Saa-dant blev indført. Jeg skal ikke videre indlade mig paa denne Tanke, men blot henstille, om man dog ikke kan søge Grunden til denne formindskede Rentabilitet paa andre Steder end netop der. Jeg har ikke nogen stor Tiltro til, at en stor Korporation og navnlig en politisk Korporation som Rigsdagen egentlig i og for sig egner sig syn-derligt til at have med den nærmeste Bestyrelse af et industrielt Foretagende at gjøre og det er mig umuligt at betragte Jernbanerne i noget væsentligt andet Lys end som industrielle Foretagender. Netop fordi jeg betragter det saaledes, maa ogsaa jeg beklage, at Rentabiliteten stadig i de senere Aar er tagen af, men jeg søger rigtignok Aarsagen dertil paa andre Steder end der, hvor det ærede Medlem vil søge den. Jeg søger den for det Første deri, at man i de senere Aar har taget flere Jernbaner i Drift af den Slags, som aldeles ikke forrente sig, som maaste endog ligefrem ville give Drifts-udgifter, som de ikke kunne bære, og det maa naturligvis nedsette Rentindtægten for det