

foruden Udgiften til Grunderhvervelse, der antages at ville falde mellem 40,000 og 45,000 Kr. pr. Mil.

Til Bestemmelse af den Nyttevirkning, som de forskellige Projekter stille i Udfigt for de paagældende Egne, skal man nedenfor meddele en omtrentlig Opgjørelse over det

Antal Indvaanere og Tønder Hartkorn, som antages at ville blive betjente af de enkelte Retningslinier, hvorved dog de 2de Ardenlinier som Følge af deres ringe Afvigelse fra hinanden ere slaaede sammen i Overfigten:

	Anlægs- udgift.	Antal Ind- vaanere.	Antal Td. Hartkorn.
Direkte Linie Hobro—Vøgstør	ca. 2,565,000 Kr.	ca. 18,700	ca. 4,500
Hobro—Vøgstør over Aalestrup	ca. 2,728,000 —	ca. 20,700	ca. 5,100
Arden—Vøgstør	ca. 2,200,000 —	ca. 17,000	ca. 4,200

Som det vil ses, stille de 2de Hobro-linier sig gunstigere med Hensyn til Nyttevirkningen end de 2de Linier over Arden, naar hen ses til det samlede Antal Indvaanere og Hartkorn, der vil komme til at nyde godt af Baneanlægget. Men hertil kommer, at Linierne, som ere rettede paa Hobro, have den Fordel dels at knytte Oplandet direkte til sin Kjøbstad, dels bedre at betjene Forbindelsen med Randers og Aarhus og overhovedet Forbindelsen mod Syd, hvor de største Trafikcentra befinde sig, hvad der maa tillægges en meget væsentlig Betydning for Egnen. I enkelte af de til Ministeriet indkomne Andragender er det vel fremhævet, at Banens Tilslutning til Hobro vilde gjøre et Brud paa de hidtidige Kommunikationsforhold og berøve Aalborg en ikke ubetydelig Del af dets naturlige Opland. I saa Henseende skjønnes det imidlertid ikke rettere, end at netop disse Retningslinier i alt Væsentligt opretholde de bestaaende Kommunikationsforhold. Det ses heller ikke, at Forbindelsen med Aalborg i nogen mærkelig Grad skulde kunne fremmes ved, at Banen føres til Arden Station, thi dertil vilde Transportlængderne blive for store. Afstanden fra Egnens Centralpunkt ved Mars vilde saaledes ved Banen over Arden til Aalborg udgjøre henved 8 Mil og til Hobro ca. 5½ Mil, medens den direkte Afstand fra Mars til Aalborg kun udgjør ca. 5 Mil.

I Genhold til det ovenfor Fremsatte maa man give Hobro Fortrinnet som Tilslutningspunkt for Banen fremfor Arden. Af de to forskellige Alternativer med Hobro som Udgangspunkt er vel Linien over Aalestrup den, der stiller den største Nyttevirkning i Udfigt, men man maa dog nære Betænkelighed ved dens Valg dels paa Grund af dens større Længde — nemlig ¾ Mil mere end den direkte Linie, hvorved altsaa Transportlængderne og Driftsudgifterne vilde blive forøgede — dels fordi den mulig vilde bevirkte en

Fornykning i de bestaaende Trafikforhold ved at drage en Del af Viborg Kjøbstads Opland til Hobro. Man har derfor ment at burde foretrække den direkte Linie, der maa siges at tage et passende Hensyn til de vestlige Egne, saaledes som det ovenfor udførligere er paavist.

Ved Banens Bygning agtes i det Hele fulgt de samme Regler, som have været gjældende for de lettere Statsbaneanlæg og særlig for Banen fra Herning til Skjern. Nærlig maa man af Hensyn til Driften og den fremtidige Vedligeholdelse anse det for rettest ligesom ved den sidstnævnte Bane at anvende Skinner med en Vægt af 45 Pfd. pr. Yard.

I Tilghed med, hvad der er fastsat i Lovene af 16de Juni 1879 og 18de Februar 1881 om forskellige Jernbaneanlæg, maa man paa Grund af Banens lokale Karakter anse det for rettest, at Anlæggets Fremme betinges af, at de vedkommende Amtskommuner samt Hobro og Vøgstør Kommuner forpligte sig til at yde et Bidrag til Dækning af Anlægsudgifterne.

Efter de Principer, der ere lagte til Grund for de paagældende Bestemmelser i de ovennævnte Love, (jfr. Rigsdagstidende for 1877—78 Till. B. Sp. 159—60 og ff), er det de Udgifter, der vedrøre Fremstillingen af selve Banelegemet, eller omtrent ⅓ af Anlægssummen, som de vedkommende Amts- og Kjøbstadskommuner bør udrede, og i Overensstemmelse hermed ere ogsaa de kommunale Bidrag til de i Lovene af 16de Juni 1879 og 18de Februar 1881 ommeldte Baner fastsatte, dog saaledes at der i Bidraget til Herning—Skjern Banen nærmest af Hensyn til de store Byrder, som Veivæsenet paafører Ringkjøbing Amt, foretoges en større Nedsettelse.

Saafernt de ovenomhandlede Principer bringes til Anvendelse ogsaa paa det her foreslaaede Baneanlæg, vil Bidraget udgjøre ca. 85,000 Kr. pr. Banemil, idet Udgifterne