

af Veien imod Flertallets Forslag af 10 à 12 Mil — at denne Bane uden Udfigt til Forlængelse i den nærmeste Fremtid med Styrke maa fastholdes. De fornævnte Grunde for Viborg-Banen ere, siden Folkethinget i 1887 sluttede sig saa bestemt til samme Betragtning, i høj Grad forstærkede ved Landbrugsforholdenes nyeste Udvikling.

Naar Flertallet desuagtet anbefaler Thinget at forandre sin tidligere Stilling til Sagen, maatte man have ventet, at nye hidtil ukjendte Grunde kunde anføres for en saadan Indstilling. Men dette er efter Mindretallets Formening langt fra at være Tilfældet. Ved det „eventuelle Kompris“ fra i Jor sigter Flertallet formentlig til nogle Vinier, som trykt blev omsendte til Rigsdagens Medlemmer efter sidste Rigsdagsamling, og som har fundet Plads i Tillæg. B. for 1887—88 Sp. 1947. Dette Uttykke er behjst ved Sagens 1te Behandling, og det skjønnes ikke, at det hverken efter sin Tilblivelsesmaade eller Indhold, blottet som det er for enhver Anførelse af Grunde, efter sædvanlige parlamentariske Regler vil kunne tillægges nogen Vægt. Flertallet bemærker dernæst, „at det staar det klart, at Himmerland vil gaa Glip af et Statsbaneanlæg, hvis Leiligheden ikke benyttes nu, og erklærer det paa Forhaand for „utvivlsomt at en anden Linie end Løgstør—Hobro ikke nu vil vinde fornøden Tilslutning.“ Mindretallet savner ganske de fornødne Momenter for at kunne bedømme, hvorpaa en saa usædvanlig Profeti støtter sig. Mindretallet kan saaledes ikke indse, at der enten fra Flertallets, Regeringens eller anden Side er gjort noget Forsøg paa at omstøde de Grunde, hvorpaa Folkethingets tidligere Stilling til dette Spørgsmaal er bygget.

Hvad angaar det Forslag, som Flertallet har stillet om et eventuelt Tilskud til Viborgbanen, da skjønner Mindretallet ikke rettere, end at dette Forslag, skjøndt det indeholder en Indrømmelse af, at Viborg fornuftigvis ikke kan udelukkes i denne Forbindelse, er set besynderligt Surrogat for Folkethingets Forslag. Der er nemlig ingen Sikkerhed for, at denne Bane kan udføres ad privat Wei. Midlerne dertil skulde vel

nærmest komme fra Viborg Amt og Kjøbstad, men da denne Bane har mindre lokal Interesse end den har Betydning for en gennemgaaende Trafik fra fjernere beliggende Egne, maa denne Forventning formentlig opgives. Heller ikke kan Mindretallet finde det retfærdigt, at disse Egne, der endnu betale Tilskud til Skive—Glyngøre Banen i en saa særlig Grad skulde belastes fremfor andre Egne. Og skulde det være Meningen med Udtalelsen om, at Staten skulde overtage Driften, at der derfor af Staten skulde svares en Rente af Anlægssummen som ved Forpagtningen til Staten af Ribebanen (ca. 5 pCt.) af Gjedserbanen til det garanterede Loll.-Falsterke Selskab (4 pCt.) eller af Faaborgbanen til det sydfynske Selskab (3 pCt.) da bliver Fordelen for Staten af, at denne Strækning Bane anlægges privat fremfor som Statsbanen forsvindende. Anlægget af Privatbane, vil saaledes i første Tilfælde være i samme Grad usikkert som det ubilligt vil overbebyrde de paagældende Egne, og i andet Tilfælde være en Omsvøbsforanstaltning uden reel Begrundelse.

Hertil skal Mindretallet knytte følgende Beregning:

	Kr.
Malestrup—Viborg, her anslaaet til 4 Mil, vilde efter den formentlig meget rundelige Beregning for Himmerlandsbanen af 290,000 Kr. pr. Mil andrage	1,180,000
Materiel à 50,000 Kr. pr. Mil.....	200,000
Expropriation beregnet til 30,000 Kr. pr. Mil.....	120,000
	1,500,000
Deraf Staten efter Flertallets Forslag 80,000 Kr. ×	
4 Mil.....	320,000
1/2 Expropriation.....	60,000
	380,000
Rest som privat Tilskud ..	1,120,000

4 pCt. Rente heraf er 44,800 Kr. Da Staten næppe bør overtage Driften under