

forkortet med 2,000 Fod. De, der komme vest fra, ville altsaa foruden den Fordel at være nærmere ved Centrum af Byen faa 2,000 Fod kortere at køre. Endelig vil der ad den nye Nalestrup Bane blive hverken 1,000 eller 10,000 Fod mindre at køre, men 15,000 (Udfrydelse). Sa, 15,000 Fod kortere at køre, naar man staar af ved den nye Station fremfor den gamle. Det vil altsaa blive at spare paa hele Rørslen 15,000 Fod for Nalestrup Banen, og 2,000 for Skive Banen, medens det bliver 1,000 Fod længere fra Langaa—Biborg Banen, og det bliver altsaa 16,000 Fod, det bliver kortere at køre i det hele, hvilket jo vil være en stor Fordel for Driften. Jeg gaar nu ud fra den Beregning, som er lagt til Grund for vedkommende Flytning, som jo i Grunden er godkendt af Ministeriet i sin Helhed, at altsaa den Bevilling, som alt har staaet paa Finansloven i Begyndelsen, nemlig 350,000 Kr., maatte forøges med 239,000 Kr. plus Ekspropriationen, som jeg senere skal komme til. Deraf har nu Amtet og Byen tegnet sig for 35,000 Kr., Amtet for 25,000 og Byen for 10,000 Kr. Man vil maasse sige, at det er noget lidt i Forhold til den store Bekostning, men saa vil jeg gøre Tinget opmærksom paa, at baade Amtet og Byen i Forvejen have gjort saa store Anstrængelser overfor Nalestrupbanen, at man ikke godt kunde forlange mere af dem. Naar man kender Byens pekuniære Forhold og veed, at den har tegnet sig for 125,000 Kr. til Nalestrupbanen, ere de yderligere 10,000 Kr. et meget stort Offer, og jeg beundrer, at Byen i det hele taget har kunnet gøre dette yderligere Offer. Altsaa, træffe vi dette fra, bliver der kun 204,000 Kr. tilbage foruden Ekspropriationen. Nu siger den højtærede Minister, at denne Ekspropriation vil blive meget dyrere end 100,000 Kr. Hvis man nu spørger, hvad Ekspropriationen har kostet andre Steder og sammenligner det med dette, saa tror jeg, at man kommer til det Resultat, at det er fejlt talt, naar man vil gøre det til 100,000 for Ekspropriationen af de 1,01 Mil, som det vil blive. Tager man f. Eks. Ryomgaardbanen, hvor saa dyre Grunde som de nede ved Aarhus bleve ekspropriede, drejede det sig der om 52,000 Kr. pr. Banemil. Tager man saa gode Fordele som de ved Oddebanelen, drejer det sig om 65,000 Kr. Jeg gaa da gerne vide, hvor man kan mene, at en Mil ved Biborg skulde koste 100,000 Kroner. Jordforholdene ere jo efter deres Natur meget simple; ganske vist kan det jo være at Jordene paa Grund af, at de ligge Byen saa nær, ere i god Bødningskraft og som saadanne faa noget

mere Værdi, men selve Ekspropriationen kommer ikke paa noget eneste Sted til at berøre noget Udhús og ikke paa et eneste Sted en Have, et Anlæg eller lignende. Det er kun ganske almindelige Markfjorder, og dertil kommer, at den yderste Tredjepart af denne Mil løber ud over noget saa simpelt, som De nogen Sinde ville kunne se ved Siden af Banen, naar De rejse fra Viborg efter Sparrfær. Her kan der maasse siges, at da Viborg Marker ere delte i en Mængde Smaaparcer, kan der dog maasse foruden Værdien af selve Jordene blive noget højere Priser paa Grund af Memperne, men at det skulde gaa over 50—60,000 Kroner pr. Banemil, er jeg vis paa, at ikke en eneste lokalkendt Mand vil fremsætte. Nu kommer dertil, at der spares for Staten ved den kortere Banelinje paa Nalestrup Banen 11,000 Kroner i Ekspropriation, og endelig kommer dertil endnu den nedlagte Linje fra selve Stationspladsen ud til det Sted, hvor den nye Bane skal støde til Skivebanen. Saa vidt jeg huster, er det en god halv Mil, ganske vist ikke af megen Værdi, men nogen Værdi er der dog i den. Jeg er vis paa, at Ministeren kan reducere sine 100,000 Kroner eller derover til c. 40,000 for Ekspropriationen. Med Hensyn til selve Omkostningerne er jeg derfor overbevist om, at det nok skal blive omtrent, som det nu her er fremhævet. Nu siger man: Sa, men det er at fornykke Byens Forhold. Jeg vil her gøre opmærksom paa, at det kan ikke nytte, man raaber paa en Menneſtealbers Hævd paa at have Banen paa dette Sted; thi enhver, der er kendt i Viborg og har kendt Byen for 25—30 Aar siden, vil sige, at dette Strøg fra Stationen op til Torvepladsen og flere betydelige Gader, ikke har udviklet sig det mindste. Det er akkurat som før: ingen Handelsmand eller lignende har nedsat sig i denne Gade der nede, hvad der vel er begrundet deri, at der er en saadan Stigning der oppe, at Forholdene i det hele taget ikke vilde egne sig for noget saadant. Her er i det hele taget ikke en eneste Bedrift paa dette Strøg, som er værd at nævne. Den eneste, der er værd at tale om, er Færnebanehotellet. Det kan naturligvis for dets Gjer være et vist Tab, og det har jo ogsaa vist sig, at han er et af de Byraadsmedlemmer, som stemte imod Flytningen, og det er naturligt, at han har gjort det. Men for Resten er der ikke en eneste Bedrift, ja, der er et stort Bryggeri, der ligger der nede, men det vil ad den paatænkte Stationsvej fra den nederste By op til Stationen faa ligesaa nær til den nye Station som til den gamle.