

med stor Forsøjelse gibe min Stemme til Gennemførelsen af denne Bane saa vel som til et meget betydeligt Statstilskud til en fast Bro over Ulfhund. Men jeg antager ogsaa, at ærede Medlemmer indrømme mig, at det vil være nogen Tid, inden vi kunne komme dertil. Jeg antager næppe, at der er noget Medlem her i Salen, der er saa sangvinst, at han venter, at dette Lovforslag bliver vedtaget saaledes, at det kommer ud med Lovkraft i indværende Samling. Og selv om man skulde nære det Haab, at det i den næste eller den atter derpaa følgende Samling maaske vil lykkes at gennemføre dette Forslag og at gennemføre det saaledes, at det faar Regeringens Billigelse og bliver udført, saa er det dog sikkert, at der vil medgaa ikke saa Lær, inden Møen kommer i en nogenlunde taalelig Forbindelse med Omverdenen. Forholdet er nu dette, at der ikke i Danmark findes nogen Landsdel af den Størrelse og den økonomiske Betydning som Møen, der er saa uheldig stillet med Hensyn til Kommunikationsmidler, som Møen er det. Jeg udviklede allerede i Bjor, at Møens Landbrug lider i en ganske forfærdelig Grad ikke alene under de Afspærringer, som virkelig finde Sted, og som denne Vinter, efter hvad jeg veed, have været et Par Maaneder, men de lide tillige under Frygten for Afspærringen, som altid er til Stede, idet de aldrig med Sikkerhed kunne gøre Regning paa at komme af med noget som helst af deres Produkter i 4—5 Maaneder i Træk. De maa derfor indrette deres Agerbrug saaledes, at de ikke sælge noget i disse 4—5 Maaneder; det er et økonomisk Tab for Dem, som vi kunne afhjælpe ved at give denne Bevilling til disse Broer. Vil man indvende derimod, at hvis man faar en Jærnbane og en fast Bro derovre, saa ere disse Benge kastede bort, da vil jeg dertil svare: Nej, det ere de ikke; Anlægsbroen kan til Dels komme til Nytte ved Anlægget af den faste Bro. Og selv om den ikke fuldt ud kommer til Nytte, selv om en Del af det Beløb, som foreslaas anvendt til en Anlægsbro, maa anses for tabt, er det ganske vist, at det Beløb, der derved tabes, vil mange Gange være indvundet ved de Fordele, som Møen i disse Lær vilde have haft af disse Anlægsbroer. Jeg kan ikke andet end anbefale det høje Ting at bevilge de 225,000 Kr.

Under Nr. 222 har et Mindretal af Udvalget, hvortil jeg hører, stillet Forslag om at bevilge 204,000 Kr. til Flytningen af Viborg Station. Vrede Medlemmer ville erindre, at der i de Nummeringer, som ledsage Lovforslaget, er omtalt, at medens

man fra Regeringens Side ønsker et Beløb af 350,000 Kr. til at ombygge Viborg Station for, er der fra Viborg Byraads Side paabegyndt Underjøgelse om, hvor vidt det ikke vilde være hensigtsmæssigere fuldstændig at forlade den nuværende Stationsplads og bygge Viborg Station paa et Sted sydvest for Byen. Disse Underjøgelse have været fortsatte lige siden den Tid, hele Vinteren igennem, og der har været en temmelig stærk Bevægelse baade i Viborg og i dens Omegn, og dette Projekt om Jærnbane Stationens Flytning har været undersøgt og belyst fra mange forskellige Sider. Jeg antager, at maaske ærede Medlemmer her i Salen, som ere bedre inde i de viborgske Forhold end jeg, ønske at udtale sig om dette Spørgsmaal, og jeg skal derfor omstænke mig til ganske kort at give et Omrids af, hvad der er Tale om. Der er Tale om at bygge Stationen paa et Punkt, som jeg jagde, sydvest for Byen, og paa et Punkt, som ligger omtrent 50 Fod højere end den nuværende Banegaard. Viborg By ligger, som de, der have været der, vide, paa en Bakke og saaledes, at den største Del af Byen ligger højt; Følgen deraf har været, at da den nuværende Jærnbane Station ligger meget lavt, har hidtil al Transport af Varer fra Jærnbane Stationen til Byen, hvilken Transport jo indeholder alt, hvad Byen faar tilsendt, da den som bekendt ingen Havn har, og det er en betydelig Mængde, maattet foregaa op ad disse Bakker til Byen. Det har man imidlertid fundet sig i, indtil man nu, da der dog maa anvendes et saa betydeligt Beløb som 350,000 Kr. for at ombygge Stationen, som trænger til en betydelig Udvidelse, og vil trænge endnu mere, da Viborg—Malsrupbanen skal slutte sig dertil, søger at faa den flyttet og lagt højere. Det er den ene Fordeel. Den anden Fordeel derved er, at samtlige Baneanlæg, som nu komme til Viborg, derved ville forforktes, og den Forkortelse af Jærnbanelinten, som opnaas ved en Forlæggelse af Stationen, vil i alt udgøre omtrent 15,000 Fod, altsaa en meget betydelig Strækning, naar man regner, at alle Tog, som passere Viborg, komme til og fra Viborg, daglig maa køre 15,000 Fod mere. Der er imidlertid det uheldige derved, at ved de Beregninger, som Jærnbanen har gjort, er den kommen til det Resultat, at der er intet tjent derved, og det er ganske naturligt. Thi Jærnbanen indretter sine Tarter efter den Beslængde, der skal køres; den siger: Naar der skal køres 5 Mil, saa tage vi Betaling for 5 Mil, men hvis der kun køres $4\frac{1}{2}$ Mil, tage vi kun Betaling for