

gen, men, som sagt, her er det en Bedtægt, at Skovene ingen Bane maa faa, altid gaar man uden om dem. Jeg skal dog gøre opmærksom paa, at de Skove, som her ligger, og som man nu atter vil gaa uden om ved dette Baneanlæg, have Afsetning til hele det vestlige Opland, hvor der ikke findes Spor af Skove. I dette Djeblit, da Hobro-Løgstør Banen er til Stede, kan Træ føres med en billigere Pragt fra svenske Havne med Skib og Jærnbane til Mars, end den kan føres de 2—2½ Mil fra Skoven til Mars. Det synes dog, altsaa rimeligt, om man gjorde en lille Smule for at støtte Skovvirksomheden her, især naar man forlanger, at Plantningsvirksomheden skal fremmes. Jeg finder altsaa, at der ikke er Grund til særlig at støtte den her foreslaaede Linie, da den Egn, der ligger længere inde, trænger mere til Støtte. Den Banelinie, som af Ingeniøren — saa vidt jeg ved, er det Statsingeniøren, der har afslagt den — er foreslaaet at gaa fra Støvring til Mars, burde støttes af Staten, og burde af Hensyn til Alborg anlægges af selve Staten.

**Brausen:** Som Medforslagsstiller vilde jeg gerne sige et Par Ord efter den særegne Anbefaling, som kom fra det ærede Medlem fra Esbjerg (Bluhme). Jeg vil da sige, at denne Bane i Modsetning til den Bane, jeg nylig havde den Ære at foreslaa for Ost-Himmerland, ikke er udelukkende af lokal Betsaffenhed. Der har jo i mange Aar været Ønsker oppe i det nordlige Sjælland om en Forkortelse af Vejen til Vestjylland, og særlig til Esbjerg Havn paa de Tider af Aaret, hvor Limfjorden ikke er passabel især paa Grund af Isforhold, og det kan jo ikke nægtes, at ved Anlæget af denne Bane vil endog under de bestaaende Kommunikationsforhold, Vejen til Esbjerg blive forkortet, jeg tænker med ca. 7 Banemil. Man vil nemlig kunne undgaa Vejen over Randers — Långaa; idet man gaar over Mars — Nalestrup — Viborg, og naar der en Gang kommer en Bane fra Viborg til Herning eller mellem to andre Punktter paa de to parallelle Dverbanelinier, som dog en Gang maa komme, vil Forkortelsen blive meget betydeligere. Banen vil dog, naturligvis især være af Betydning for de paagældende Egne i Vest-Himmerland, som hverken kunne have Fordel af Hobro — Løgstørbanen eller af den østlige Stambane, fordi begge ligger fjernet flere Mile fra dem. Længden af Banen vil være 5¼ Mil, hvis man gaar til Svendstrup, og hvis man vil gaa til Alborg 6 Mil og en lille Drøf. Jeg tror, man kan sige, at Anlæget af denne Bane vil bringe Hobro — Løgstørbanen en Trafik, som

den ellers ikke vilde faa, og særlig vil den kunne bringe den ny Bane, Nalestrup — Viborg, en forøget Trafik. Med Hensyn til Udtaleelserne fra det ærede Medlem fra Esbjerg; maa jeg naturligvis være ham forbunden for den Barme — som rigtignok fik et aparte Udtryk —, hvormed han omfatter min Valgtreds og særlig Alborg By; jeg skal maaste ved Lejlighed gøre ham Gengæld, naar Talen bliver om Esbjerg; men jeg maa sige, at der dog er at bemærke ved hans Forslag om hellere at anlægge en Bane fra Mars til Støvring, at derved vil Ribe By, som han dog ogsaa burde have lidt tilovers for, da det dog ogsaa er Mennesker, som her, blive helt tilfidefat; og desuden frembyde jo de Egne, som hans Bane vil gaa igennem, slet ikke den Tilslutning eller den Befolkning, som den af os foreslaaede, i alt Fald efter hvad jeg ved. For øvrigt var det jo Tanken, at Banen skulde drives af Staten, saa jeg mener, at den Forskel mellem privat og Statsbane, som han saa stærkt fremhævede, næppe vil komme til at spille nogen Rolle. Jeg tror i øvrigt nok, at jeg tør sige, at det ærede Medlem fra Esbjerg har ganske Ret; naar han udtalte, at man der oppe i Vendsyssel særlig i Alborg og Hjørring Anter have følte sig tilfidefatte i en Række af Aar med Hensyn til Kommunikationsmidler. Det er jo dog sandt, at man i Alborg, Frederikshavn og flere Steder i Vendsyssel kun har Stambanen at rejse paa altsaa enten mod Nord eller mod Syd, medens man, naar man kommer til Randers kan rejse med Bane i 5 forskellige Retninger, og fra Aarhus gaar man i 4 forskellige Retninger med Jærnbane foruden, at man kan benytte en statsunderstøttet Dampskibslinie til Kallundborg, og en med Jærnbannerne korreponderende Dampskibsforbindelse med Kjøbenhavn. Saaledes kan der foretages i Sammenligningen, naar vi gaa Syd paa. Det vil dernæst være urigtigt ved denne Anledning at lade uomtalt, at der ogsaa i andre Henseender turde være nogen Grund til, at man i de anførte Egne føler sig temmelig meget tilfidefat, thi det er dog vistnok uimodsigeligt, at ved næsten enhver Lejlighed har man der været besørget bag efter. Da Chausséerne bleve anlagte, fik Befolkningen i Vendsyssel sidst deres Chausséer, og da Stambanen blev anlagt, kom den først til dem 7 Aar efter, at Banen fra Randers til Aarhus var bleven anlagt, og vel at mærke, efter at Dverbanen var bleven anlagt, og allerede havde taget en god Del f. Eks. af Alborg By's Opland bort. Siden efter har Byen og Egnen ikke blot ikke faaet noget, men det, der er kommet, betragter man, og