

mine Øjne noget unaturligt ud, at man fører denne Bane mod Nord, og jeg gaar ud fra, at der vil ikke gaa mange Aar, inden der rejses Krav om at faa den forlænget ned til Silkeborg. Et Blik paa Kortet viser, at der i høj Grad trænges til en Forbindelse paa denne Strækning. Naar man skal fra Silkeborg til Viborg, maa man, fordi disse 3 Mil Bane mangle, rejse om ad Aarhus og over Langaa, og det er en umaadelig Omvej. Vi have i mange Aar manglet en Forbindelsesbane paa dette Sted. Nu ved jeg meget godt, at vi faa Langaa—Silkeborg-Banen, men dog vil den nævnte Tur nødvendiggøre en betydelig Omvej. Naar man skal fra Silkeborg til Viborg, maa man dog om ad Langaa. Jeg tror derfor, at vi, naar vi vedtage dette Forslag, maa være betænkte paa Konsekvensen, og denne vil være, at vi ogsaa bygge en Bane ned til Silkeborg. Jeg tror endvidere, at man gør Silkeborg nogen Uret ved at berøve denne By sit Opland. Det er allerede blevet sagt før, at Kellestrup-Eggen er en meget frugtbar Egn, maaske en af de frugtbareste i den midterste Del af Nørrejylland. Der er en temmelig betydelig Befolkning, og jeg antager, at den hidtil væsentlig har haft sit Marked i Silkeborg. Det er nu ikke min Mening at ville modsætte mig Lovforslaget, men jeg vil kun gøre opmærksom paa, at det en Gang i Tiden vil føre en Forlængelse af Banen til Silkeborg med sig.

**Lunn:** Maa jeg over for det ærede 1ste Medlem for 8de Kreds (Breinholt) udtale, at jeg ganske kan slutte mig til ham. Jeg har ikke villet sige andet end det samme, han sagde, nemlig at det ved Varde og Nymindégab skabte Præcedens kun kan betyde, at en saadan Afkapning af en Bane er mulig. Det er det, som jeg har villet antyde, og har jeg udtrykt mig anderledes, har jeg været uforsigtig eller talt over mig. Men lige over for de Bemærkninger, som i øvrigt fremkom fra samme ærede Medlem, og som gik ud paa, at Befolkningens Interesser ikke ligge klart for Dagen, og at dens Stemning over for Lovforslaget maaske ikke er afgjort, vil jeg i Forbindelse med, hvad jeg før ytrede, sige, at den højtærede Minister jo allerede har oplyst, at heller ikke det økonomiske Grundlag for Jernbanen er sikret eller fuldstændig i Orden. Dette opfordrer mig altsammen til at erklære, hvad for øvrigt er en Selvfølge, at jeg med mit Forslag kun mente, at Landstinget ikke principielt burde forkaste Lovforslaget, hvorimod jeg

ikke i nogen Maade vil modsætte mig, at Tinget overvejer denne Sag nærmere, om fornødent i et Udvalg. Jeg kan ikke se rettere, end at, saa snart der fremsættes Ønske derom, er man pligtig at bøje sig derfor. Landstinget kan ikke tage noget andet Standpunkt end at overveje Sagen, thi det er umiskendeligt, at Forslaget er et Hastværksarbejde. Jeg tilraader derfor, hvis der fremkommer Forslag om Udvalgs Nedsættelse om denne Sag, at gaa ind derpaa.

**Ministeren for offentlige Arbejder ad interim (C. Hage):** Det ærede 6te kongevalgte Medlem (Juul-Rysensteen) udkastede et Fremtidsperspektiv, hvor han saa Jernbaner for en stor Del afløste af Sporveje og Automobiler. Jeg vilde være meget tilfreds, om vi kunde komme til at opleve dette. Det vilde blive en betydelig Lettelse for Statskassen, og nationaløkonomisk set en Vinding, om vi ved billigere Midler kunde slippe for stadigt Anlæg af ny lidet rentable eller helt urentable Baner (Hør!) Men paa den anden Side kan man i det foreliggende Tilfælde ikke se bort fra, at hele den lange Række af Baner, som ere vedtagne ved Lov 8de Maj 1894 har en lovmæssig Hjemmel, og naar det da drejer sig om at indskrænke en af disse Baner til en Trediedel af den Længde, der vedtoges ved Loven af 1894, kan jeg ikke se, at der vil kunne være nogen synderlig Betænkelighed derved. — Det ærede 8de Medlem for 2den Kreds (Lunn) gjorde opmærksom paa, at der maa være en Tidsfrist, inden hvilken Banen skal komme til Udførelse, og i modsat Fald maa Loven bortfalde. Det er fuldkommen rigtigt. Den almindelige Regel i Lov 8de Maj 1894 kommer til at gælde ogsaa for denne Bane, nemlig at Koncessionen ikke kan meddeles senere end 1ste April 1904. Hvis der ikke inden den Tid er tilvejebragt de fornødne Midler ad privat Vej til at sikre Banens Gennemførelse, bortfalder Adgangen til at kunne opnaa Koncession. Som oplyst i Anmærkningerne til Lovforslaget er der af Beboerne i de paagældende Egne eller af vedkommende Sognekommuner tegnet et Beløb af en Fjerdedel af Bekostningen ved den dyreste Linie, som vil koste mellem 5 og 600,000 Kr. Den resterende Fjerdedel antages det, med større eller mindre Føje, at Viborg Amtsraad vil bidrage. Hvorvidt dette vil slaa til, er jeg ikke i Stand til at udtale mig om. Viborg Amtsraad har i alt Fald ikke villet tage definitiv Stilling til Sagen, forinden der