

faa meget mere ubilligt, som det erede Thing vil have set, af hvad jeg har tilladt mig at udville, at der for overhovedet at gjøre de i Loven omhandlede Baner mulige, vil fordres særdeles store Offre fra vedkommende Kommuner's Side og da selvfølgelig navnlig fra de Kommuner, der særlig have Interesse for Banen.

**Merk:** Jeg hører til dem, som, naar der har været Spørgsmaal om at udvide Samfundelsen ved det vigtigste af Nutidens Kommunikationsmidler, nemlig Jernbaner, saagodisom altid har staaet paa denne Side og stemt for Sagen, og jeg maa derfor ogsaa sige, at jeg er gunstig stemt for det Forslag, der her er forelagt. Det er derfor kun nogle Bemærkninger, jeg vil gjøre dertil som en Hensynstilling med Hensyn til at faae det bedst mulige Udbytte ud af de Tanker, som det her er Meningen at føre igjennem. Naar man ser paa de Forslag, der her ere bleve forelagte, nemlig til 3 forskjellige Jernbanestykker, saa er det naturligt, at jeg særlig ser paa de jydffe, idet jeg nærmest kjenner til dem. Naar jeg da ser paa de 2 Baner, der ere foreslaaede under Littr. b og c i § 1, maa jeg sige, at af de to Hovedformaal, som man kan have ved at bestemme Retningen af Banerne, er her i begge Tilfælde væsentlig kun tænkt paa det ene. De to Hovedformaal ere efter min Anskuelse enten at bringe en Egn i Forbindelse med Hovedbaaren af selve Jernbanen, eller at bringe en Egn selvstændig ved en Jernbane til et Udførselspunkt, til en Havn. I begge de Tilfælde, som der her er Tale om, betragter jeg nemlig Sagen saaledes, at Hovedformaalet vil være at bringe de paagjældende Egne i Forbindelse med Hovedlinien af Jernbanen, men derimod ikke at bringe dem i Forbindelse med et Udførselspunkt. For Heringsøgnens Vedkommende er det klart. Der gjælder det at forlænge Silkeborgbanen derind og bringe Herning i Forbindelse med Hovedbanen. For Grenaa—Randers-Banens Vedkommende maa det Samme tænkes at være Forudsætningen, thi hvis det ikke var Tilfældet, vilde jo den nødvendige Betingelse derfor være, at der i Forbindelse med Punktet udadtil, nemlig Grenaa, blev sat tilføjede Tilveiebringelsen af en ordentlig Havn, og det vilde da blive et stort Spørgsmaal, om Grenaa selv eller et andet Punkt paa den hervedværende Kyst vilde være det fordelagtigste, men det er i ethvert Tilfælde klart, at dette vilde medføre en ganske overordentlig betydelig Udvidelse af Beføstningen ved det hele Anlæg. Jeg anser altsaa Meningen med Grenaa—Randers-Banen for at være den, at bringe Grenaa Halvøen i Forbindelse med Hovedbanen og derved med den Færdsel, som Hovedbanen fører til Udlandet, til de andre Landsdele, kort sagt ind i den almindelige Kultur, som det erede Medlem for Veile Amts 3die Valgfreds (Th. Nielsen) i dette Tilfælde syntes at anse for et Gode, hvad jeg i Dvrigt er enig med ham i, kun at jeg ud-

vider Begrebet. Naar det da er Tanken at bringe de paagjældende Egne i Forbindelse med Hovedbanen, saa synes det mig at være mindre heldigt, at den erede Minister har bundet sig indenfor saa bestemte Punkter, som han har i Lovforslaget. Det Samme gjælder efter min Mening ogsaa for Linien under Littra a, nemlig den fynffe Linie, men jeg indrømmer, at jeg der er noget mindre kjendt med Forholdene. Spørgsmaalet maa være, paa hvilken Maade paa den ene Side Staten lettest kan komme til at faae et Jernbaneanlæg overhovedet, men dernæst ogsaa, paa hvilken Maade den saa maa anses, for at faae det bedste Tilknyningspunkt. Jeg maa tilstaa, naar ikke Sagens Realisation ubetinget hviler derpaa, saa anser jeg ikke Randers for at være det rigtige Punkt, og jeg skal tillade mig at angive mine Grunde derfor. For det Første tror jeg, at man, naar man ser paa selve Grenaa-Halvøen paa Kortet, vil finde, at denne Linie fra Grenaa Nord om Kolindfund rimeligvis vil komme til at gaa temmelig langt ad Kysten allerede tidlig, men i alt Fald tidlig ramme Gudenaaens Løb Ost for Randers og altsaa paa dette Strøg i ethvert Tilfælde ikke tilføre den ene Side af det paagjældende Opland nogen væsentlig Fordel; hvis man gaar Syd om Kolindfund, er det en forunderlig Svigning at søge op til Randers. Hvad jeg nu vil hævde, er, at jo mere affkurt lige igjennem Grenaa-Halvøen man gaar, desto større Opland til begge Sider vil man faae, og desto større Fordele vil man paaføre de forskjellige Egne. Dernæst er der en anden Omstændighed, nemlig, at selve Randers ikke for Diebliffet er noget Knudepunkt og, ikke kan tænkes yderligere at blive det, at der tværtimod for Randers er et Knudepunkt, Långaa, hvilket altsaa vil føre til, at man har en Udvejling Vest fra ved Långaa og Ost fra ved Randers, og at man altsaa i Steedet for at have en virkelig Korsbane paa et af disse Steder rimeligvis vil komme til for at faae Logene nogenlunde ordnede at lade Dobbelttog gaa mellem Randers og Långaa uden Nytte. Nu vil Spørgsmaalet altsaa blive dette, om da Långaa vilde være et godt Udvejlingspunkt. I een Henseende indrømmer jeg, at det neppe kan siges at være det af den Grund, at der der vil komme noget lignende Forhold tilfælde, som det erede Medlem for Ringkjøbing Amt (Hjort) omtalte ved den ene af de fynffe Linier, idet der nemlig der vil blive et Strøg, hvor Afstanden mellem den nye og den gamle Linie vil blive forholdsvis lille. Spørgsmaalet bliver da, hvorledes man vil gjøre det, og jeg maa tilstaa, at man ved at se paa Kortet, uden for Dvrigt at kjende til de egentlige Nivelleringsforhold, efter min Overbevisning vil komme til, at den rette Linie der vilde være, at gaa fra Grenaa lige igjennem Halvøen, Nord fæller Syd om Kolindfund, som man bedst og fordelagtigt kunde det, og desfra enten til Hadsten eller Hinne-rup, der ligger midt imellem Aarhus og Randers,