

Derved vil man som sagt opnaa at faae en større Station til begge Sider for den hele Linie. Man vil derved komme til et Punkt, som langt lettere end Randers bringer Forbindelsen Syd paa til hele Umlandet tilveie, og endelig har man en Ting til, som byder en Fordel, nemlig den, at medens Randers under ingen Omstændigheder kan blive et Knudepunkt for Andet end for den ene Bane, saa frembyder derimod Sinnerup efter mit Sjøn en gunstig Leilighed til engang i Tiden at kunne opfylde et Krav, der er ligesaa berettiget som flere af dem, der her ere opstillede, nemlig at faae en Sidebane til den modsatte Side til Sammel- og Vest for Længdebanen. Jeg vilde derfor mene, at det Forhold, jeg her har udviklet lige overfor Forslaget under Litra b., ogsaa vilde have nogen Betydning lige overfor Forslaget under Litra a., paa den fynske Bane, nemlig dette at den ærede Minister ikke skulde binde sig selv og vi ikke binde ham til aldeles bestemte Tilknætningspunkter, men at han derimod har et vist Spillerum lige overfor de Forslag, der maatte komme frem og viste sig gunstige, baade med Hensyn til det Tilskud, der fordres fra Statens Side, og med Hensyn til Linieene for det omgivende Land, og da jeg vil antage, at han her vil vælge den Linie, som maa anses for at være den bedste, saa er mit Forslag, at man, i Stedet for at sige: En Jernbane fra Grenaa til Randers, siger: En Jernbane fra Grenaa til et Punkt paa Hovedbanen, og ligeledes, i Stedet for en Jernbane fra Svendborg til Odense, siger: En Jernbane fra Svendborg til et Punkt paa Hovedbanen; thi saa vilde det være de paagældende Egenes Sag at konkurrere og gjøre de bedst mulige Tilbud, og i Fald Noget kan gjøre det under 40,000 Rbd., hvad der er meget muligt og vilde være meget ønskeligt, saa vilde dette være et stærkt Hensyn at tage. Saavidt mig bekjendt, er det ikke saa store Midler, der allerede ere sikrede ved Randers-Grenaa-banen, at der vistnok kan komme lignende frem paa andre Punkter, men den Maade at tage Sagen paa, som ved dette Forslag er gjort, har man ikke anet. Dernæst vilde det Hensyn være at tage, hvilken Linie der i og for sig giver den bedste Forbindelse, og derfor synes det mig, at dette maa være en Sag, med Hensyn til hvilken Ministeren maatte have et Spillerum; thi om der kom nok saa gode Tilbud med Hensyn til en Linie fra Grenaa midt igjennem Halsøen, saa vilde Ministeren være bunden, naar vi i Loven satte: En Jernbane fra Grenaa til Randers. Hvorvel der foreligger Begjæringer om Koncessioner, og disse Begjæringer maa antages at være meget rimelige, er jo ikke derved udelukket, at der kan komme endnu bedre Tilbud. Regjeringen mister jo ikke de nu tilstedeværende Tilbud, fordi der aabnes Leilighed til, at andre kunne komme frem. Naar de ærede Herrer og navnlig den sidste ærede Taler have udtalt deres Tvivl om, at disse Baner

overhovedet kunne realiseres med Tilskud af 40,000 Rbd. pr. Mil, vilde de ærede Herrer ikke have overset, at i selve Motivene staa, at 40,000 Rbd. pr. Mil „er den Subvention, som efter de foreliggende Begjæringer om Koncession“ maa anses fornøden for at muliggjøre Anlægenes Gjenneførelse. Deraf følger jo altsaa, at Ministeriet maa have Tilbud, som have ligget saa nær ved 40,000 Rbd., at man ikke er berettiget til at sige, at det kan være tvivlsomt, om disse Anlæg kunne udføres derfor. Det er den ene Side af Sagen, som jeg vil omtale, at det forekommer mig, at naar Ministeriet er saa gunstigt stillet, at det nu har Begjæringer om Koncession for 40,000 Rbd. pr. Mil, og naar man efter al menneskelig Beregning maa indrømme, at det virkelig er saa billigt, at man endogsaa tvivler paa, at Jernbanerne kunne komme i Gang derved, saa kan man fuldt saa logist slutte saaledes, at naar saadanne Tilbud, som vi ikke vilde have troet, have kunnet komme frem, er det ogsaa muligt, at Andre kunne tilbyde en anden Linie, der er ligesaa god og maasse endogsaa bedre, for 30,000 Rbd. pr. Mil eller Eignende. Det er sandsynligt, at der kunde gjøres Tilbud om en anden Linie, der er bedre, for 30,000 Rbd. pr. Mil, fordi den foreslaaede ikke saaledes er den absolut bedste, at der jo kan komme Tilbud om en rentablere Linie. Naar vi skulde vedtage denne Lov med de bestemte Punkter Randers og Grenaa og de andre, der staa i Forbindelse dermed, og vi saa sige: Der maa gives indtil 40,000 Rbd., saa samstemmer jeg med de Herrer, der allerede have udtalt, at det bliver ikke under 40,000 Rbd., thi saa fremkomme høist sandsynligt kun de samme Koncessionsbegjæringer, som allerede ere optraadte; men kommer der Konkurrence mellem Egene, saa at der bliver et vist Spillerum for Ministeren, er der mere Sandsynlighed for, naar der kan komme Tilbud om andre Linier, at man vil kunne forlange et endnu lavere Tilskud, end her er Tale om. Med Hensyn til Enkeltheberne i Lovforslaget skal jeg kun paapege et Par ganske enkelte. Jeg vil da gjøre opmærksom paa, at med Hensyn til Konditionerne er der foruden selve Spørgsmaalet om 40,000 Rbd. pr. Mil et Punkt, som i Virkeligheden er noget haardt, dette nemlig, at medens man i Lovudkastets § 4 bestemmer, at de Banestreg, man giver Koncession paa, skulle være i hele deres Udstrækning aabnede til Benyttelse senest tre Aar efter Koncessionens Meddelelse, giver man derimod ikke sin egen Subvention ved mere end 40,000 Rbd. til hver Bane aarlig. I det Tilfælde, at Grenaa-Randersbanen kommer frem, som er henimod 10 Mil, forstaaer jeg Forholdet saaledes, at disse 10 Mil skulle bygges af de Vedkommende i tre Aar, og at paa den anden Side Regjeringen kun giver i det Hele 40,000 Rbd. pr. Mil og 40,000 Rbd. aarlig, det vil sige, i Løbet af 10 Aar; men det kalder