

til, at Expropriationsomkostningerne ved denne Bane vistnok vilde blive betydelig mindre end ved andre Baner. — efter hvad der foreligger, anslaaes de til 10,000 Rd. pr. Mil. medens de ved Randers—Grenaa—Banen anslaaes til 20,000 Rd. og for Odense—Svendborg—Banen til 25,000 Rd. Vi saa have vi stillet Forslag om, at komme Derrningbanen noget imøde; men vi have ikke villet gjøre det ved at foreslaa et forøget Statsstilbud, hvormod vi tro, at denne Banes særlige Bestaaffenhed gjør, at den egnest sig til at begunstiges ved en Driftskontrakt med Staten, hvorved vi i Derrrig antage, at Staten selv vil staa sig. Den Betragtning, der har bevæget os til ikke at foreslaa et noget forøget Bidrag til Derrningbanen, uagtet vi maa erkende, at den ikke har stor Udnyt til at blive gjenemført ved det Bidrag, som man tilstaaer at yde, er den, at vi ikke kunne erkende, at en Egn kan paaberaabe sig sin Fattigdom som Afkomst til at faae en forøget Hjælp til Anlæget af en Jernbane; thi for at en Egn skal kunne gjøre Krav paa en Jernbane, maa den selvstændigt vise Betingelser med Hensyn til Folkemængde og Velstand, og det vilde føre ind i det Absurde, om man vilde etablere den Grundsatning, at jo fattigere en Egn er, desto mere Krav har den paa at faae et Tilbud fra Statskassen til en Jernbane. — Under Nr. 8 have vi stillet Forslag om, at den Dist. af 3 Aar, som i § 4 er sat for Baneanlæggets Udførelse og Anbring forlænges til 4 Aar, og dette have vi gjort navnlig af Hensyn til Randers—Grenaa—Banen. At skulle bygge disse 10 Mil i 3 Aar, vil under ugunstige Konjunkturer, saasom Krigsforhold eller andre ekstraordinære Forhold, kunne medføre en meget betydelig Forøgelse af Omkostningerne, hvilket medfører, at det under disse Omstændigheder vil kunne være ønskeligt for de Paagjældende at kunne oppebie gunstigere Lidsforhold. Da det Samme, om end i mindre Grad, gjælder med Hensyn til de andre Baner, og da vi i alt Fald ikke ønske, at de maa blive stillede paa en forskjellig Maade, have vi foreslaaet, at den omtalte Forlængelse af Fristen fra 3 Aar til 4 Aar skal gjælde for alle Banerne. I det jeg omtaler dette Endringsforslag, maa jeg tillige med Hensyn til det Forslag, der af tvende ærede Medlemmer er stillet til § 4, bemærke, at derefter synes de ærede Forslagsstillere ikke at ønske, at de 3 Aar skulle forlænges til 4 Aar, og dernæst synes det, som om man udtrykkelig vil paalægge Indenrigsministeren, at han ikke maa give Tilladelse til, at nogen enkelt Del af disse Baner maa aabnes, førend hele den paagjældende Bane kan aabnes. Jeg tror nu ganske vist ikke, at noget Selskab vil kunne staa sig ved at aabne Driften paa en Del af Banen, da en saadan Drift neppe vil kunne dække Driftsomkostningerne, men paa den anden Side have vi ikke troet det rigtig, at det absolut skal være forment at aabne Driften paa en Del

af Banen noget tidligere, end den hele Bane kan blive aabnet, naar det vedkommende Selskab mener, at det med Fordel vil kunne begynde Driften af den sædige Del, og naar derhos Indenrigsministeren erkender, at det virkelig kan være nogen Grund til at staae den vedkommende Egn en Jernbaneforbindelse et halvt eller et helt Aar tidligere, end det ellers kunde ske. Smidlerid forbeholder jeg mig at udtale mig om dette Punkt, naar jeg har hørt den høitærede Indenrigsminister udtale sig og har hørt de ærede Forslagsstilleres Motivering af deres Forslag. — Under Nr. 7 findes der til § 3 et Endringsforslag, som gaar ud paa, at det i Koncessionen skal forbeholdes, at Koncessionshaveren skal finde sig i, at der eventuelt bliver knyttet Sidebaner til den paagjældende Bane. Selvfølgelig er det med Hensyn til saadanne Sidebaneanlæg en Forudsætning, at Indenrigsministeren ved Lov bemundtges til at give Koncession paa dem. Grunden, hvorfor vi have stillet dette Endringsforslag, er den, at det efter vor Mening vilde være meget uheldigt, om et Selskab, der allerede har faaet Koncession, kunde protestere imod, at en Sidebane blev sat i Forbindelse med dets Bane, og den nærmeste Foranledning til at stille Endringsforslaget er givet os ved forskellige Andragender om Sidebaner til Randers—Grenaa-banen, baade fra Obelstoft og fra Aarhus. Den sidste Linie, der skulde gaa fra Thorsager eller et Punkt i denne Bys Nærhed til Aarhus, vilde blive omtrent $4\frac{1}{2}$ Mil lang, medens den første vilde faae en Længde af 2—3 Mil. Udvalget har ikke kunnet finde det rigtig at opstille noget Forslag om at optage nogen af disse Baner i Loven, da vi mente, at, hvor der ligesom er Tale om Statsstilbud, bør i ethvert Tilfælde saadanne Forslag fremkomme fra Regeringens Side. Udvalget erkender, at Obelstoft ganske vist vil blive meget uheldig stillet, naar Jernbanen mellem Grenaa og Randers kommer til at gaa 2— $2\frac{1}{2}$ Mil Nord for Obelstoft og borttager denne Bys bedste Opland, men paa den anden Side vil det altid være tidsnok for Obelstoft paa et senere Stadium at blive sat i Forbindelse med den omtalte Bane. Dernæst kan overhovedet det Hensyn, at en mindre Kjøbstad, der i og for sig ikke vil kunne motivere noget Baneanlæg, bliver noget uheldig stillet og paa en Maade bliver forbigaaet ved Etableringen af andre Jernbaneanlæg, ikke medføre, at man med Grund kan rette den Fordring til Statskassen, at den skal yde et Bidrag for at hjælpe den paagjældende By til at faae en Jernbane. Hvis vi her skulde efterkomme Obelstofts Ønske, vilde maaske ad Aare f. Ex. Skjælskør eller Bræstø eller Mariager, der ligge i Nærheden af Jernbaner, komme og forlange Understøttelse til en Sidebane. Dette kunde maaske føre videre end vi nu tænke os, og i ethvert Tilfælde maa man forbeholde sig sin Frihed med Hensyn til Spørgsmaalet om Sidebaner til saadanne mindre Kjøbstæder, der