

maafte neppe ville være i Stand til at rejse de Kapitaler, som behøves, udover Statens Tilskud, hvis et saadant overhovedet ydes dem. Med Hensyn til Banen fra Aarhus til Thorsager maa vi bemærke, at medens de Mænd, der have sat sig i Spidsen for Randers-Grenaabanen, have arbejdet allerede siden Efteraaret 1869, have Iadet foretaget Undersøgelser, have flaaet sig sammen med Mænd fra Grenaa, og have faaet tegnet en Kapital — der er nævnt 200,000 Rd., som den Sum, vedkommende Egn er villig til at ofre — saa ere Aarhusfolkene først komne frem i den sidste Time, efterat der har været Tale om at give Grenaabanen en anden Retning. Om end Meget kan tale for Thorsager-Aarhusbanen, navnlig af Hensyn til at Trafikken mest gaar syd paa, have vi dog ikke tvøvet at kunne optage denne Bane her i Loven, idet den Forudsætning, der ligger til Grund for at Grenaa-Randersbanen skal komme i Stand, i høj Grad vilde svækkes, hvis man gav Tilladelse til en konkurrerende Bane, ganske bortset fra, at det dog vist ogsaa vilde være at gaa lidt for vidt, om man i det Hele vilde indlade sig paa at give Statsunderstøttelse til tre Baner af tilsammen 16 Miles Lengde — jeg tænker her nemlig ogsaa paa Gbeltoft og Lemvigbanen — udenfor dem, der nævnes i Lovforslaget. Der er nemlig ogsaa fra Lemvig kommet et Andragende til Udvalget om en Bane, hvorved denne By skulde sættes i Forbindelse med en Station, omtrent 3 Mil fra Lemvig, paa Statsbanen mellem Høstebro og Ringkjøbing. Denne Bane vilde ganske vist ikke være den daarligste. Lemvigs Omegn er, saavidt jeg veed, et forholdsvis frugtbart Land, og Lemvig Havn vil jo nu blive forbedret, saa at det vel kan ventes, at en Del af Trafikken nord for Limfjorden vil blive ført til Lemvig og videre syd paa. Dernæst vilde denne Bane vistnok ogsaa kunne tilføre Bestanden nogen Trafik, men Udvalget har alligevel maattet fastholde, at Forslag til saadanne Anlæg bør fremkomme fra Regjeringen. Naar det i Betænkningen siges, at Forberedelserne med Hensyn til Lemvigbanen ikke synes at være saa vidt fremme, at der nu kan tages Hensyn til denne Bane ved den foreliggende Lov, saa skal jeg dog bemærke, at vi, efterat Betænkningen var trykt, ere bleve oplyste om, at der i Lemvig og Omegn er tegnet saa betydelige Beløb, at det synes, som om Banens Fremtid vilde være sikret, hvis den nu optages her i Loven. Dette er imidlertid, som sagt, Noget, vi maa indskrænke os til at henstille til Indenrigsministerens og Finansministerens Overveelse. — Vædringsforslaget under Nr. 10 gaar ud paa, at der i 6te Linie af § 6 skal i Stedet for „femogtyve dobbelte“ sættes „tyve dobbelte“. Forslaget er ganske overensstemmende med, hvad der er vedtaget i en anden Lov i denne Samling, og Meningen er den, at i Tilfælde af Indløsning skal Staten kun betale det Tyvedobbelte i Stedet for det Femogtyvedobbelte af

Gjemmenskabet af Banernes Nettoudbytte i de sidste 3 Aar forud for det Aar, i hvilket Indløsningen forlanges, med andre Ord: Der skal i Stedet for en Rentefod af 4 pCt. fastsættes en Rentefod af 5 pCt. — Vædringsforslaget under Nr. 3 angaar kun en Redaktion. — Til disse Bemærkninger kan jeg foreløbig, indskrænke mig.

**I. Christensen:** Som jeg tillod mig at bemærke ved denne Sags 1ste Behandling, vil Banen under b. i § 1 ikke komme til at give noget tilfredsstillende Resultat for Landdistrikterne i de paagjældende Egne, med mindre man ved dens Anlæg tager noget mere Hensyn, end Lovforslaget gjør, til den sydlige Del af Haløven. Som Lovforslaget nu antyder, vil jo nemlig kun den midterste og tilbørlig den nordlige Del af Haløven faae Nytte af Banen, medens man ved at medtage en Sidebane til Gbeltoft vilde kunne gavne et i Forhold til det brugte Offer meget betydeligt Landdistrikt mod Syd. Altsaa ved at sørge Milettallet med halvanden eller to Mil — den sidste Angivelse er vist den højeste — vil man bringe det Landdistrikt, som nu handler paa Gbeltoft, og som kan anslaaes til mindst 4—5 Kvadratmil i Omfang, til ogsaa at benytte Banen, og det vil let indses, at man derved vil tilføre Banen en betydelig større Trafik, end den øvrige Del af Banen forholdsvis kan forvente. — Jeg har derfor tilladt mig at stille Vædringsforslagene under Nr. 3 og Nr. 4. Men foruden Hensynet til det vedkommende Landdistrikt er der ogsaa et andet Hensyn, som man dog ikke godt kan lade henstaa aldeles uændret, nemlig Hensynet til Gbeltofts egne Interesser. Jeg forlanger ikke, at man skal afsenke denne By særlige Begunstigelser, men kun, at den maa blive hørt, og at der maa blive taget noget Hensyn til dens ubehagelige Stilling, hvori den maa komme, naar den ikke bringes i Forbindelse med Randers-Grenaabanen. Jeg har ogsaa det Haab, at det ærede Udvalg, til hvem jeg tidligere har henvendt mig, vil indse, at jeg ved mine Vædringsforslag idag har stillet mig saa moderat, at der i alt Fald ikke er at indvende mod disse, hvad der er blevet indvendt mod de Forslag, jeg tidligere har tilfattet Udvalget, nemlig, at der ikke var Sikkerhed for, at de nødvendige Midler kunde komme tilstede. Den ærede Driftfører har antydet, at det maafte kunde være vanstæligt for Gbeltoft ligesom for andre mindre Byer at tilveiebringe de fornødne Midler, men efter mit Forslag bliver der ikke Tale derom; thi derved stilles Sagen saaledes, at Banen anlægges uafhængig af den anden Bane. Her er kun det beskedne Forlangende fra Gbeltoft om, at blive stillet lige med andre nærliggende Byer og et Forlangende om, at der maa blive ydet omtrent 80,000 Rd. til denne By samtidsat med, at der til de andre Byer bliver ydet det Tre- og Fyredobbelte. Jeg haaber nu, at man vil undskynde, at